

Papers

51



Regió Metropolitana de Barcelona
Territori·Estratègies·Planejament

TRANSFORMACIONS TERRITORIALS A L'ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

UNA VISIÓ A PARTIR DE
L'ENQUESTA DE CONDICIONS
DE VIDA I HÀBITS DE LA
POBLACIÓ

Papers
51

Regió Metropolitana de Barcelona
Territori·Estratègies·Planejament

Papers

51

Regió Metropolitana de Barcelona
Territori·Estratègies·Planejament

TRANSFORMACIONS
TERRITORIALS
A L'ÀREA
METROPOLITANA
DE BARCELONA

UNA VISIÓ A PARTIR DE
L'ENQUESTA DE CONDICIONS
DE VIDA I HÀBITS DE LA
POBLACIÓ

Papers. Regió Metropolitana de Barcelona és una publicació de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans sota el patrocini i l'impuls de l'Ajuntament de Barcelona, la Federació de Municipis de Catalunya, la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, la Diputació de Barcelona i la Generalitat de Catalunya.

Consell de Redacció

Joan Trullén (director de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)

Javier Asensio (Ajuntament de Barcelona)

Rafael Boix (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)

Xavier Boneta (Diputació de Barcelona)

Jaume Busquets (Generalitat de Catalunya. Secretaria de Planificació Territorial)

Oriol Clos (Ajuntament de Barcelona)

Marina Espinosa (Diputació de Barcelona)

Juli Esteban (Generalitat de Catalunya. Secretaria de Planificació Territorial)

Amador Ferrer (Mancomunitat de Municipis. Àrea Metropolitana de Barcelona)

Eduard Saurina (Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona)

Josep M. Carreras (Mancomunitat de Municipis. Àrea Metropolitana de Barcelona)

Secretaria de Redacció

Isabel Clos

Aquest número ha estat coordinat per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona. Volem agrair especialment la feina feta per José Luis Flores en la seva confecció.

Les opinions expressades en els treballs publicats són d'exclusiva responsabilitat de les persones que n'assumeixen l'autoria.

Coordinació editorial

Isabel Clos (IERMB)

Correcció de textos

Sira Ponsa

Anna Rafecas

Anna Serra

Traduccions

Paloma Calvo

Andreu Navarro

Anna Serra

Distribució i subscripcions

Publicacions IERMB

93 586 88 80 - iermb@uab.cat

Per a més informació, consulteu www.iermb.uab.es

Disseny

Oficina de Disseny de l'AMB

Maquetació i preimpresió

Estudi Gràfic El Prat (EGP)

Impressió

Gradisa

Barcelona, juliol de 2010

DL: B-39266-2010

ISBN: 978-84-92940-00-4

ISSN 1888-3621

© Ajuntament de Barcelona
Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona
Diputació de Barcelona
Generalitat de Catalunya

SUMARI

6	PRESENTACIÓ
8	L'ENQUESTA DE CONDICIONS DE VIDA I HÀBITS DE LA POBLACIÓ
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona	
16	LES DINÀMIQUES TERRITORIALS A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA (1985-2006). Hipòtesis interpretatives
ORIOL NEL·LO	
Institut d'Estudis Catalans	
28	L'ÚS DE L'ESPAI
JOAN ALBERICH	
Departament de Geografia, Universitat Rovira i Virgili	
44	L'HABITATGE A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA, 1995-2006
CARLES DONAT	
Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona	
62	LA MOBILITAT I EL TRANSPORT
LAIA OLIVER FRAUCA	
Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona	
85	VERSIÓ CASTELLANA

PRESENTACIÓ

L'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2006 ha estat la cinquena edició d'un dels reculls de dades més exhaustius que donen el pols de l'evolució de la societat catalana. Al llarg de dues dècades, l'*Enquesta* ha conservat un mateix cos principal de preguntes i una mateixa metodologia, que s'han anat adaptant al creixement de la base territorial d'estudi, des de la conurbació de Barcelona fins a Catalunya.

En ocasió de la cinquena edició, es considera que l'*Enquesta* ha assolit un grau de maduresa que permet fer anàlisis dels diferents temes en clau evolutiva: ja no es tracta només de donar les dades resultants del 2006, sinó que es poden analitzar com a etapa final d'una seqüència que, per algunes àrees, es va iniciar el 1985.

Després de la primera difusió de les dades de l'*Enquesta* feta amb la publicació digital dels Resultats Sintètics a tres escales diferents: Catalunya; Barcelona: ciutat, regió metropolitana i província; i Àrea Metropolitana de Barcelona (vegeu el web www.enquestadecondicionsdevida.cat), el número de PAPERS que teniu a les mans —i el posterior— aplega les anàlisis i interpretacions de la Regió Metropolitana de Barcelona a partir de les dades recollides en aquesta edició de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població i en les anteriors, especialment les edicions de 1995, 2000 i 2006.

El primer és un article introductori sobre la història i la metodologia de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, un projecte concebut a mitjans de la dècada de 1980 com un instrument de recollida periòdica d'informació amb l'objectiu de facilitar dades per a l'anàlisi de la realitat social catalana. S'hi detallen les diferents etapes de construcció de la mostra així com les variables que s'ha decidit tenir en compte, de manera que queda prou clar quins són els àmbits temàtics d'anàlisi que se'n poden derivar.

En el segon article, Oriol Nel·lo analitza el procés de metropolitanització del territori català a partir de la interpretació de les dades que l'*Enquesta* proporciona en relació

amb l'ús de l'espai, la mobilitat de les persones i l'habitatge. Enuncia les principals hipòtesis interpretatives que proporcionen les claus per entendre l'evolució del territori metropolità i l'eixamplament de l'espai que els ciutadans usen quotidianament en l'accés als serveis i al mercat de treball així com en els àmbits dels usos del sòl i de l'habitatge.

A continuació hi ha tres articles que, a partir de les dades de l'*Enquesta*, analitzen l'ús de l'espai, l'habitatge i la mobilitat per contribuir a dibuixar els diferents models territorials que conviuen a la Regió Metropolitana de Barcelona. Joan Alberich centra el seu article en l'anàlisi de les pautes d'assentament de la població al llarg del temps i en els canvis en la localització de les activitats productives, per acabar definint els patrons territorials que deriven de la interrelació d'ambdós factors —poblament i ocupació.

Carles Donat analitza les necessitats residencials de la població com un dels elements que determinen la qualitat de vida dels ciutadans i en condicionen la distribució territorial. Parteix de diversos aspectes relacionats amb l'habitatge —règim de tinença i condicions d'accés; tipus d'habitatge; característiques físiques com ara la superfície, l'antiguitat i els serveis de què disposa; percepció de la població en relació amb el seu propi habitatge; i segona residència— per assenyalar els desajustos territorials i les diferències entre alguns grups socials.

En el seu article, Laia Oliver fa una radiografia de la mobilitat dels residents a la Regió Metropolitana de Barcelona amb l'objectiu d'explicar quins són els principals motius que generen desplaçaments de població (laborals, compres, lleure) i de quina manera la gent satisfà la necessitat de traslladar-se (mitjans de transport, temps invertit, costos) en funció de les característiques personals (sexe, edat i nivell professional, entre altres) i de l'entorn (accés al transport públic, distància entre residència i lloc de treball, facilitats del vehicle privat).

Introducció

1. Història

2. Metodologia

2.1. Construcció de la mostra

3. Lectura i anàlisi de les dades

L'ENQUESTA DE CONDICIONS DE VIDA I HÀBITS DE LA POBLACIÓ

Introducció

L'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (ECVHP) és un projecte consolidat d'anàlisi de la realitat social que es realitza cada cinc anys des del 1985 sobre un àmbit territorial de dimensió creixent: des de la conurbació de Barcelona fins al conjunt de Catalunya. Ja en els seus plantejaments inicials, l'ECVHP es concebia com la primera etapa d'un projecte de futur: es parlava de la «primera» Enquesta metropolitana i s'expressava el desig de la seva continuïtat periòdica. I al llarg de 20 anys se n'han realitzat cinc edicions, amb uns mateixos objectius i una mateixa metodologia que garanteixen la comparabilitat de resultats.

Es tracta d'una enquesta concebuda com a instrument de recollida d'informació periòdica sobre diversos àmbits de la vida quotidiana de la població. En aquest sentit, la seva finalitat és aportar dades i elements d'anàlisi sobre les dinàmiques socials i territorials i, gràcies a la sèrie de dades disponible avui dia, també sobre les transformacions que tenen lloc en aquests àmbits. En els seus 20 anys d'història, l'ECVHP s'ha consolidat com una de les principals fonts de dades de la regió de Barcelona i ara, amb la cinquena edició, es disposa per primera vegada d'informació precisa i homogènia sobre el conjunt de la societat catalana. Les característiques del seu disseny mostral i dels seus continguts permeten introduir una mirada socioterritorial, que sovint es deixa de banda.

De manera sintètica, els objectius de l'*Enquesta* es poden resumir en tres enunciats:

1. Conèixer i analitzar les condicions de vida i els hàbits de la població, les tendències evolutives de les formes de vida i dels fenòmens socials i identificar els factors que intervenen en els canvis socials.
2. Determinar les diferències en les condicions de vida i els hàbits de la població en funció del territori de residència i extreure'n els trets socioterritorials distintius.
3. Identificar els grups socials, les seves característiques i els factors que en condicionen la formació, així com analitzar els tipus de desigualtats socials existents i les tendències de convergència o divergència que s'observen en les seves formes de vida.

Un dels aspectes més rellevants de l'evolució de l'*Enquesta* ha estat la capacitat de mantenir els objectius i els criteris de recerca malgrat que el territori d'estudi s'hagi anat ampliant en cada edició. Tot i així, al llarg de les cinc edicions s'han incorporat petits canvis tècnics, metodològics i de continguts, els quals s'han acompanyat dels treballs necessaris per tal de conservar les sèries temporals de les dades.

Els resultats que s'obtenen amb l'ECVHP són majoritàriament de tipus objectiu i tenen un marcat caràcter estructural. Es tracta d'una informació que té un valor essencial, ja que complementa les fonts d'informació existents per al territori d'anàlisi i, en molts casos, constitueix l'única informació disponible.

1. Història

La primera edició de l'ECVHP es va realitzar l'any 1985 i va ser impulsada i finançada per la Corporació Metropolitana de Barcelona (CMB),¹ en col·laboració amb la Universitat Autònoma de Barcelona i el Centre per al Desenvolupament de l'Economia Social. L'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona² —tot just creat l'any anterior— va liderar en aquesta ocasió, i en totes les edicions posteriors, la direcció metodològica i del treball de camp, així com el tractament i l'anàlisi de les dades. En aquesta primera edició, el territori d'anàlisi era la ciutat de Barcelona i els 26 municipis de la CMB.

A partir de la segona edició, l'impuls i el finançament del projecte van ser garantits per la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i per la

¹ La CMB era l'organisme administratiu que agrupava Barcelona i 26 municipis del seu entorn. Va néixer l'any 1974 i va ser suprimida per les lleis territorials del 1987.

² Des del 2000, Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona (IERMB).

Diputació de Barcelona. L'any 1990 el territori d'anàlisi era el conjunt de les comarques de la Regió I (Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental), territori que es va ampliar a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) el 1995 amb la incorporació de les comarques de l'Alt Penedès i el Garraf, i que, l'any 2000, ja incloïa tots els municipis de la província de Barcelona.

En l'edició del 2006 la Generalitat de Catalunya, a través de l'Institut d'Estadística de Catalunya (Idescat), s'ha afegit a l'impuls i finançament del projecte, que ha passat a ser estadística oficial i a estar inclòs en el Pla estadístic de Catalunya. Per la seva banda, el territori d'anàlisi ha protagonitzat l'ampliació més ambiciosa, fins a abraçar tots els municipis de Catalunya (vegeu els diferents àmbits territorials de referència a la figura 1).

Les successives ampliacions territorials esmentades s'han produït sempre per agregació de territoris a la mostra, la qual cosa ha suposat un increment considerable de les persones entrevistades en les diferents edicions. Així, de les 4.912 entrevistes que es van realitzar a la primera edició de l'any 1985, s'ha passat a una mostra de 10.397 individus per a la darrera edició del projecte.

L'evolució històrica de l'*Enquesta* també queda reflectida en les diferents denominacions que el projecte ha anat adoptant al llarg de la seva existència. L'any 1985 es va dissenyar sota el nom d'*Enquesta metropolitana sobre condicions de vida i hàbits de la població*, que posteriorment es va substituir per *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona* (1990 i 1995), *Enquesta de la Regió de Barcelona* (2000) i *Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya*, tot en funció del territori estudiat.

2. Metodologia³

Les característiques tècniques i metodològiques de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya, 2006 mantenen els mateixos objectius i criteris de recerca que les edicions anteriors. Les modificacions incorporades en aquesta cinquena edició no alteren la comparabilitat de les dades i donen continuïtat a la sèrie temporal iniciada l'any 1985. Els canvis metodològics més rellevants fan referència a l'ampliació de l'àmbit territorial a la població de tots els municipis de Catalunya, a la construcció de la mostra i a la inclusió de nous elements en el contingut temàtic. Les característiques tècniques de les diferents edicions es recullen a la fitxa tècnica que es pot trobar més endavant (vegeu figura 2). Els trets metodològics de l'edició de 2006 són, de manera resumida, els que es presenten a continuació.

Unitats d'anàlisi. L'univers estadístic és la població de 16 anys en endavant que resideix a Catalunya⁴ (6.049.414 persones). La unitat de recollida de la informació és l'individu, tot i que la informació que es recull al qüestionari permet conèixer també algunes característiques elementals de caràcter socioeconòmic de cadascun dels membres que resideixen a la llar de l'entrevistat i també algunes característiques de les llars mateixes.

Àmbit territorial. El disseny mostral aporta representativitat estadística, amb un nivell d'error acceptable, per a diferents àmbits territorials que poden ser tractats com a submostres independents. Aquests territoris són: Catalunya, àmbits territorials del Pla estadístic, província de Barcelona, Regió Metropolitana de Barcelona i Barcelona ciutat.

Efectius de la mostra i marge d'error. S'ha realitzat un total de 10.397 entrevistes a tot el territori de Catalunya. Amb aquesta grandària de mostra, si es considera un nivell de confiança del 95,5%, l'error mostral és de $\pm 0,72\%$ per a les dades globals.

Àmbits temàtics. L'ECVHP recull gairebé tots els elements que constitueixen les formes de vida de la població, estructurats en els temes següents: estructura social, formes de convivència, nivells educatius, situació en el mercat de treball i condicions laborals i professionals, adscripció i transmissió lingüística, hàbits culturals i activitats de lleure, ús i percepció del territori, nivell de renda i de recursos, condicions de l'habitatge i de l'equipament domèstic, mobilitat, hàbits de consum, relacions socials i nivell d'associacionisme.

A cada edició s'ha revisat el qüestionari amb la intenció d'incorporar-hi nous aspectes socials que no havien estat presents en l'*Enquesta* anterior, i s'ha valorat en cada cas la rellevància que té en el projecte la comparabilitat de les dades. En l'última edició destaca la introducció de preguntes relatives a la immigració, a l'ús de noves tecnologies i a l'estat de salut dels entrevistats.

La recollida de dades s'ha realitzat mitjançant un qüestionari en format paper que estructurava informació sobre quasi 200 variables, que els enquestadors han administrat a través d'entrevistes presencials a la població seleccionada com a mostra. La majoria de les preguntes que formen el qüestionari són de tipus precodificat; tanmateix, s'hi inclou alguna pregunta oberta. La durada de l'entrevista se situa en una mitjana de 45-50 minuts.

Treball de camp. Aquesta fase del projecte ha estat realitzada per un equip de l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona entre els mesos de setem-

³ Més informació sobre el procés de disseny de l'Enquesta, construcció de la mostra i recollida de dades a *Metodologies i Recerques*, núm. 1 (març 2008), revista editada per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

⁴ El fet que en les anteriors edicions l'univers estadístic fos la població de 18 anys en endavant obliga a fer ajustos estadístics quan es volen fer anàlisis d'evolució en el temps.

bre de 2005 i octubre de 2006. En tot moment el disseny de l'organització del treball de camp i la formació dels enquestadors, així com el grau de control assolit (supervisió del 100% dels qüestionaris, control a domicili del 25% de les entrevistes realitzades, codificació prèvia sobre paper i depuració de la base de dades) han permès minimitzar els errors en els processos de recollida d'informació, codificació i gravació de les dades. Tot plegat ha garantit, per tant, una gran fiabilitat de les dades obtingudes.

Processament de les dades. El tractament de la informació obtinguda es realitza mitjançant el software Statistical Product and Service Solutions (SPSS).

2.1. Construcció de la mostra

El disseny de la mostra per a l'ECVHP 2006 parteix de la necessitat de conjugar l'ampliació territorial al conjunt de Catalunya amb el manteniment de la significativitat estadística dels territoris d'estudi de les edicions anteriors, la qual cosa ha suposat augmentar els efectius inclosos a la mostra en més del 50%. L'ECVHP preveu un mostreig aleatori estratificat no proporcional de la població de Catalunya de 16 anys en endavant. L'elecció d'aquest tipus de mostreig es justifica bàsicament amb criteris de precisió enfront d'altres mètodes i perquè cospa l'heterogeneïtat social que caracteritza la població objecte d'estudi. L'objectiu consisteix precisament a poder expressar millor la diversitat de la realitat social de Catalunya amb relació a les condicions de vida i hàbits de la població.

Al llarg de les cinc edicions de l'ECVHP, s'ha mantingut bàsicament la mateixa metodologia de construcció de la mostra, de manera que les variacions més importants s'han produït sobretot com a conseqüència d'adaptar-la als canvis del marc territorial d'estudi, que s'ha anat ampliant fins a considerar tot Catalunya.

Així doncs, la mostra estratificada es construeix seguint els passos següents:

Etapa 1. Construcció d'estrats de població homogenis, a partir de característiques socials, econòmiques, culturals, demogràfiques i territorials que identifiquen les seccions censals del Cens de població de 2001. S'obtenen mitjançant l'aplicació de dues tècniques d'anàlisi multivariada independents i complementàries: anàlisi factorial de components principals i anàlisi de classificació automàtica.

Etapa 2. Determinació de la grandària de la mostra segons el volum de població total i l'estimació de la seva variabilitat.

Etapa 3. Distribució de la mostra entre els estrats prefixats, seguint el criteri d'afixació òptima de Neyman, i assignació proporcional dels individus que corresponen a cada secció censal de l'estrat. D'aquesta manera es garanteix l'acompliment de l'aleatorietat de la mostra en l'elecció d'un individu que pertany a una secció censal

determinada, procés realitzat a partir de les persones registrades al Padró d'habitants actualitzat a gener de 2005.

Etapa 4. Ponderació a posteriori de la mostra per tal de garantir que està dimensionada proporcionalment a la població que representa, mitjançant un procés de restitució del valor real de les freqüències tot ponderant-ne el pes en el conjunt de la població de Catalunya de 16 anys en endavant.

Etapa 5. Elevació de la mostra per tal d'expressar les dades que s'obtenen en magnituds poblacionals.

L'edició 2006 de l'ECVHP és la que incorpora més novetats en el procediment de disseny mostral, sobretot a causa de les implicacions derivades de l'ampliació territorial al conjunt de Catalunya. Les modificacions que més destaquen són:

a) L'àmbit territorial s'ha estès al conjunt de Catalunya i, per primera vegada, el llinar mínim d'edat de la població que forma l'univers estadístic del qual s'ha d'extreure la mostra és 16 anys, i no 18 com en les edicions anteriors.

b) En el procés de construcció i d'anàlisi dels estrats s'han utilitzat dades del Cens de població,⁵ tot augmentant considerablement el conjunt de variables poblacionals utilitzades per caracteritzar les seccions censals.

c) Atesa la gran extensió del territori objecte d'estudi, s'ha optat per concentrar la mostra territorialment i així optimitzar recursos en la fase de treball de camp, mitjançant un procés que garanteix l'aleatorietat i la representativitat de la mostra.

d) La grandària de la mostra s'ha ampliat per facilitar anàlisis específiques de determinats àmbits territorials i/o col·lectius socials.

e) Per primera vegada s'ha aplicat un factor d'elevació per expressar les dades mostrals en termes de valors absoluts poblacionals.

3. Lectura i anàlisi de les dades

El resultat final de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població ha estat, en totes les edicions, una gran base de dades amb informació detallada de les característiques de les condicions de vida i els hàbits personals i socials dels habitants dels diferents subàmbits territorials definits dins de Catalunya. A partir de les preguntes formulades a les persones entrevistades i de les variables que se n'extreuen directament, es poden analitzar diferents aspectes de la realitat social de Catalunya, tant estructurals com d'evolució temporal. En concret, l'ECVHP planteja entre 159 i 196 preguntes als entrevistats, segons l'edició, que es poden classificar en funció del subjecte de qui es recullen les dades i del tema (vegeu taula 1).

⁵ Fins a aquesta edició, la mostra sempre s'havia construït a partir de dades del cens electoral.

TAULA 1 Resum de les variables de l'ECVHP

Tema	Informació de tots els membres de la llar*	Informació exclusivament de l'entrevistat	Informació de la llar
Estructura de la llar	x		
Formes de convivència	x		
Procedència geogràfica	x		
Canvis residencials		x	
Adscripció i transmissió lingüística		x	x
Nivells educatius	x		
Situació en el mercat de treball	x		
Condicions laborals i professionals		x	
Treball domèstic		x	x
Salut		x	
Nivell de renda i de recursos		x	x
Hàbits de consum		x	x
Característiques de l'habitatge			x
Característiques de l'equipament domèstic			x
Ús del territori		x	
Percepció i imatge de l'entorn		x	
Hàbits culturals i activitats de lleure		x	
Relacions socials i associacionisme		x	
Adscripció ideològica		x	
Mobilitat		x	

* Nota: inclou la persona entrevistada i totes les que conviuen amb ella.
 Font: elaboració pròpia a partir dels qüestionaris de les cinc edicions de l'ECVHP.

Tal com s'ha assenyalat a l'apartat de construcció de la mostra, un dels objectius del disseny mostral és garantir la representativitat a diferents escales territorials de manera que es pugui desagregar la mostra en unitats territorials més reduïdes. Així es permet la realització d'anàlisis més acurades d'aquestes àrees territorials i també la comparació amb la resta d'edicions.

Les línies d'anàlisi que es poden desenvolupar a partir de les dades de cada una de les edicions de l'ECVHP —que des del 1990 permet abordar processos evolutius de moltes de les variables que la formen— es basen en tres agrupacions de la informació: grups socials, qüestions socials específiques i temes socioterritorials. Les anàlisis basades en els grups socials aborden les problemàtiques de col·lectius concrets, com la gent gran, els joves, les dones i, en la darrera edició, els immigrants. En les anàlisis de qüestions socials concretes, la informació fa referència a temes com l'habitatge, la mobilitat, el mercat de treball, els hàbits culturals i lingüístics, i els usos del temps, entre altres. Les anàlisis socioterritorials permeten, d'una banda, fer una radiografia dels territoris predefinitos a la mostra —en alguns casos, com Barcelona i la Primera corona metropolitana, al llarg d'un període de 20 anys— i, de l'altra, de

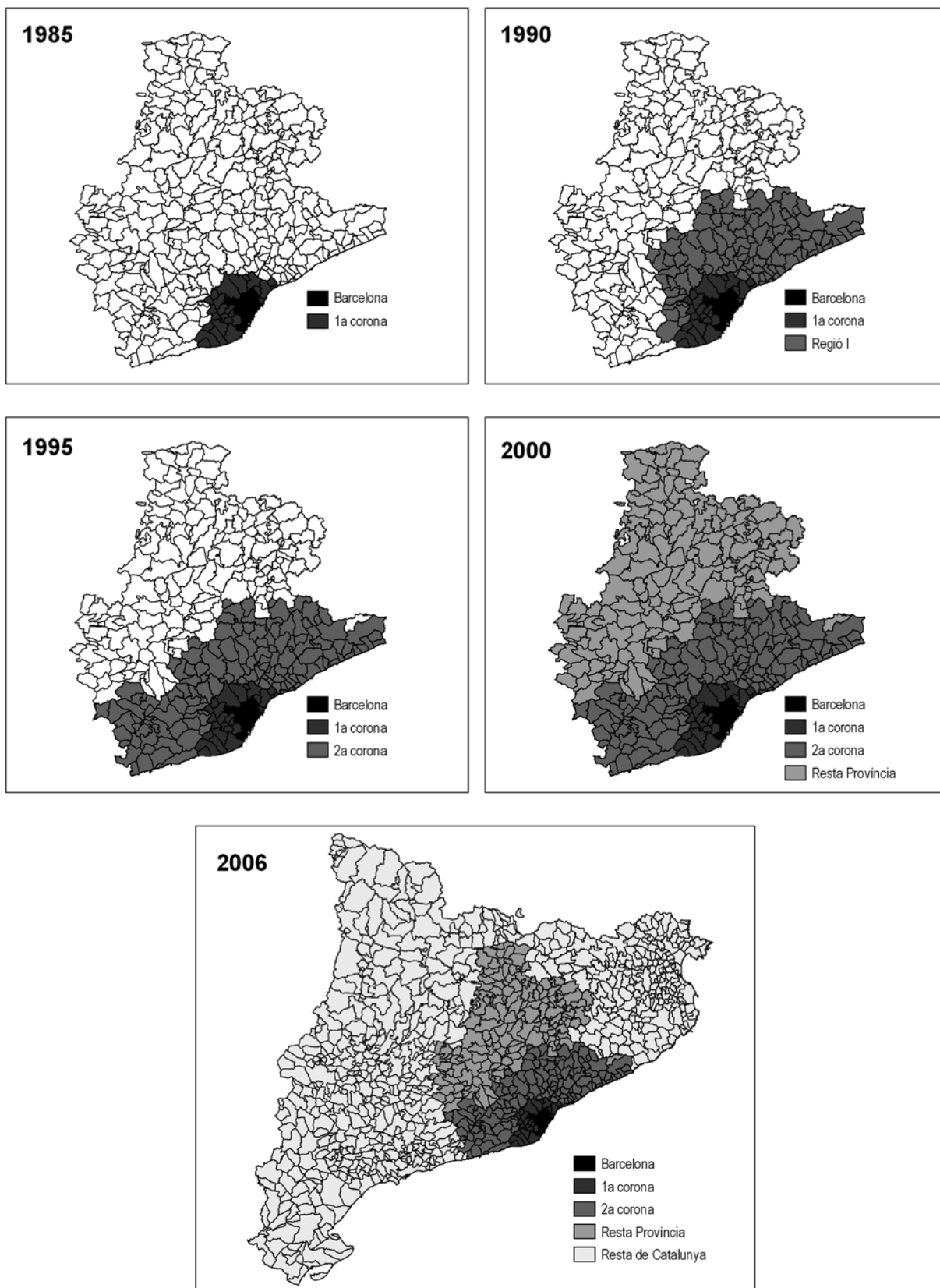
vegades permeten crear la variable territorial amb un grup o un aspecte social i aprofundir així en qüestions més específiques en què el component territorial és rellevant: per exemple, el comportament diferenciat dels joves metropolitans en funció del territori on viuen o les actituds de la població en relació amb l'habitatge.

A escala de tot Catalunya, i com que l'edició del 2006 ha estat la primera que s'ha fet a tot el territori, les anàlisis es limiten necessàriament a fer una «radiografia» de la realitat, amb la possibilitat de segmentar la població en funció de paràmetres com el gènere, l'edat, el nivell d'estudis, la categoria socioprofessional, l'origen de la població o el seu lloc de residència, però no es poden fer comparatives temporals.

Pel que fa a la Regió Metropolitana de Barcelona, es pot fer una lectura molt més rica i complexa de les dades, ja que l'*Enquesta* n'ha recollit informació des de l'edició del 1995 i, en algunes parts d'aquest territori, des del 1985. Per tant, es pot analitzar l'evolució de la RMB en tots els aspectes en els darrers deu anys i detallar en alguns casos els subàmbits socioterritorials que tradicionalment s'han distingit: Barcelona, Primera corona metropolitana i Segona corona metropolitana.

FIGURA 1

EVOLUCIÓ DELS ÀMBITS TERRITORIALS
Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població, 1985 - 2006



Font: elaboració pròpia

FIGURA 2

	Enquesta Metropolitana de condicions de vida i hàbits de la població 1985	Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990	Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1995	Enquesta de la Regió de Barcelona 2000	Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya 2006
Àmbit territorial					
	Àrea Metropolitana de Barcelona	Regió I de Catalunya	Regió Metropolitana de Barcelona	Província de Barcelona	Catalunya
Nombre de municipis	27 (municipis de l'antiga CMB)	129	162	311	946
Comarques		5 (Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental)	7 (Alt Penedès, Baix Llobregat, Barcelonès, Garraf, Maresme, Vallès Occidental i Vallès Oriental)	11 (7 comarques de la regió metropolitana més Anoia, Bages, Berguedà i Osona)	41 (totes les de Catalunya)
Superfície	476 km ²	2.459 km ²	3.235 km ²	7.718 km ²	32.106 km ²
Habitants	3.096.748 (Cens 1981)	4.090.706 (Padró 1986)	4.264.422 (Cens 1991)	4.628.277 (Padró 1996)	7.134.697 (Padró 2006)
% s./ població de Catalunya	49,2%	67,9%	70,4%	76,0%	100,0%
Mostra					
Univers estadístic	2.174.363 persones majors de 18 anys	2.991.131 persones majors de 18 anys	3.275.458 persones majors de 18 anys	3.762.462 persones majors de 18 anys	6.049.414 persones majors de 16 anys
Unitat d'anàlisi	A efectes de representativitat estadística, la unitat de recollida d'informació de l'Enquesta en totes les seves edicions ha estat l'individu, tot i que l'estructura del global d'informació que recull el qüestionari permet esbrinar tant el conjunt de característiques dels individus entrevistats com les del grup familiar i les de cadascun dels membres que resideixen a la llar.				
Nombre d'efectius	4.912 ind. seleccionats aleatòriament a partir del cens electoral de 1984	5.061 ind. seleccionats aleatòriament a partir del cens electoral de 1989	5.263 ind. seleccionats aleatòriament a partir del cens electoral de 1994	6.830 ind. seleccionats aleatòriament a partir del cens electoral de 1999	10.397 ind. seleccionats a partir d'una mostra aleatòria estratificada del cens electoral del 2001
Marge d'error	±1,9 (nivell de confiança de 2 sigma)	±1,9 (nivell de confiança de 2 sigma)	±1,8 (nivell de confiança de 2 sigma)	±1,5 (nivell de confiança de 2 sigma)	±0,7 (nivell de confiança de 2 sigma)
Càlcul	<p>Aplicació de la tècnica del mostreig aleatori estratificat basat en:</p> <p>a) Construcció d'estrats de població homogenis a partir d'una sèrie de variables socioeconòmiques identificatives de les seccions censals del territori objecte d'estudi, contingudes al Padró d'habitants o Cens de població corresponent a cada any.</p> <p>b) Càlcul de la grandària mostral segons el volum de població total i l'estimació de la seva variabilitat.</p> <p>c) Distribució dels efectius resultants als estrats prefigurats amb el criteri d'afixació òptima de Neyman, segons el qual quan més gran i variable és un estrat major proporció de mostra se li assigna. Amb el nombre mostral de cada estrat es procedeix a l'assignació proporcional de quotes de mostra en termes d'individus corresponents a cada secció.</p> <p>d) Restitució del valor real de les freqüències ponderant el seu pes en el conjunt i garantint, així, una mostra estrictament aleatòria.</p>				
Mètode d'enquestació					
Tipus d'entrevista	Entrevista personal realitzada per entrevistadors qualificats en el domicili de les persones seleccionades.				
Estructura del qüestionari	<p>Qüestionari precodificat amb</p> <p>a) Preguntes referides al context familiar, les quals recullen informació de cadascuna de les persones que integren la llar de l'entrevistat.</p> <p>b) Preguntes referides a l'individu seleccionat i a les condicions de la seva llar basades en diferents àmbits temàtics: estructura familiar, treball i ingressos, consum, habitatge i entorn, ús i imatge del territori, i cultura, lleure i relacions socials.</p>				
Preguntes	159	182	193	190	196
Variabls directes	330	541	548	605	554
Posicions d'enregistrament	625	879	921	1.027	977
Durada mitjana entrevista	40 min	50 min	50 min	55 min	50 min
Treball de camp					
Realització	CDDES (Centre per al Desenvolupament de l'Economia Social)	INITS, S.A.	Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona	Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona	Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona
Dates	octubre 1985 - març de 1986	març - juliol 1990 (Barcelona ciutat) i setembre - novembre 1990 (resta del territori)	març - setembre 1995	gener - novembre 2000	setembre 2005 - octubre 2006
<p>En tots els casos, l'acurat disseny de l'organització i la formació d'enquestadors, així com el grau de control assolit (supervisió del 100% dels qüestionaris, control a domicili del 25% de les enquestes realitzades, codificació prèvia sobre paper i doble enregistrament de dades), han permès minimitzar els errors en els processos de recollida d'informació, codificació i transcripció de resultats i han garantit, per tant, una gran fiabilitat de les dades obtingudes.</p>					

Introducció

1. L'ús de l'espai

- 1.1. La mobilitat residencial: increment del nombre i la distància dels moviments
- 1.2. Les dinàmiques del poblament: el pas de la segona a la tercera fase del procés de metropolitanització
- 1.3. Les motivacions de la mobilitat residencial: preus i condicions de l'habitatge com a element inductor
- 1.4. La transformació en la localització de les activitats econòmiques: descentralització i terciarització selectiva

2. La mobilitat i el transport

- 2.1. La mobilitat obligada: especialització funcional, pèrdua de capacitat d'autocontenció i d'autosuficiència
- 2.2. La mobilitat per compres, serveis i lleure: més capacitat de tria per als ciutadans
- 2.3. L'ús dels mitjans de transport: disminució dels desplaçaments a peu, predomini del vehicle privat, contrastos territorials i diferenciació social
- 2.4. Els costos de la mobilitat: despeses relativament baixes, costos temporals a l'alça i distribució desigual

3. L'habitatge

- 3.1. El règim de tinença i l'accés a l'habitatge: predomini de la propietat, increment de l'endeutament i assequibilitat diferenciada
- 3.2. La tipologia de l'habitatge: predomini de l'habitatge plurifamiliar, ascens de l'unifamiliar i percepció canviant dels seus avantatges
- 3.3. Les característiques dels habitatges: modernitat del parc construït, increment del nivell de serveis i de la superfície disponible
- 3.4. La residència secundària: alta propensió a disposar-ne i freqüentació sovintejada

4. Referències bibliogràfiques

LES DINÀMIQUES TERRITORIALS A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA (1985-2006). Hipòtesis interpretatives

Introducció

El procés de metropolitanització —és a dir, el progressiu aprofundiment de la interdependència dels llocs— ha estat, sens dubte, una de les característiques més destacades de la transformació del territori català en les darreres dècades. Es tracta, com és sabut, d'un procés que afecta el conjunt de Catalunya, però que ha tingut la seva expressió més alta i característica a la ciutat de Barcelona i el seu entorn. A través d'aquest procés, s'han anat eixamplant més i més el territori que els ciutadans usen quotidianament, l'espai en el qual accedeixen als serveis, les conquestes del mercat laboral, així com els àmbits del sòl i de l'habitatge.

El caràcter complex del fenomen obliga a recórrer a fonts d'informació molt diverses per al seu coneixement i comprensió. En aquest context, l'Enquesta metropolitana sobre hàbits i condicions de vida de la població constitueix una de les bases de dades més riques de què disposem a l'hora d'analitzar l'evolució de la societat metropolitana en un període clau de la seva conformació i evolució. Iniciada l'any 1985 a partir d'un innovador disseny de la sociòloga Marina Subirats, que l'emparentava amb els *household surveys* de l'estadística anglosaxona, la font té una virtut principal: fornir un nombre molt considerable de variables en relació amb les llars i els individus que les conformen, variables que en d'altres casos cal obtenir a partir de fonts molt diverses amb els consegüents problemes de comparabilitat.

Així, l'Enquesta, realitzada amb una recurrència de cada cinc anys, ha permès, en les cinc edicions successives, conformar un sistema d'informació i uns models d'anàlisi de gran valor per a l'estudi del territori, la societat i l'economia catalanes. La seva riquesa es deriva, en primer lloc, de la tossuda voluntat de mantenir els trets essencials del qüestionari i les estratègies de disseny mostral, que han possibilitat l'obtenció d'una sèrie històrica amb pocs parangons no ja en el context català o peninsular, sinó també europeu. Així mateix, la progressiva extensió territorial de l'Enquesta (1985: àmbit de l'antiga Corporació Metropolitana; 1990: Regió Primera; 1995: Regió Metropolitana de Barcelona; 2000: província de Barcelo-

na; 2006: conjunt de Catalunya) ha permès d'anar abastant àmbits cada vegada més significatius i és també, en si mateixa, una mostra de l'extensió de les dinàmiques metropolitanas, així com de la de la seva assumptió per part de les institucions i la societat catalanes.

Com tota font d'informació, l'Enquesta presenta virtuts i limitacions. Des del punt de vista de l'anàlisi de les dinàmiques territorials, les principals virtuts són la possibilitat d'interrelacionar un conjunt de variables molt àmplies, referides tant a llars com a individus, sobre uns àmbits territorials extensos i per un període de temps perllongat. La principal limitació, per contra, procedeix de la dificultat d'obtenir resultats significatius per a àmbits circumscrits —a escala municipal o de barri—, a causa de les restriccions que imposa la grandària de la mostra.

L'anàlisi de les successives edicions de l'Enquesta ens ha permès anar confeint un seguit de models d'anàlisi i d'interpretacions dels quals, al llarg de les darreres dues dècades, s'han decantat un seguit d'hipòtesis. En la bibliografia que tanca aquest article, el lector trobarà la referència dels principals treballs on aquestes claus d'interpretació s'han anat debatent i formalitzant en relació amb les variables territorials. L'objectiu de les pàgines que segueixen és precisament enunciar de manera sucinta les que, al nostre parer i a la llum dels treballs de tants anys, poden resultar les principals hipòtesis interpretatives útils per a la lectura de les variables territorials contingudes en la darrera edició de l'Enquesta. Com es veurà, es tracta de les hipòtesis que s'han volgut comprovar o confutar en els tres articles successius, la coordinació dels quals ens va ser confiada. Aquests apartats, que versen sobre l'assentament de població i activitats el primer, la mobilitat quotidiana i el transport el segon, i l'habitatge el tercer, són obra, respectivament, dels geògrafs Joan Alberich, Laia Oliver i Carles Donat.

1. L'ús de l'espai

Les dades de l'Enquesta metropolitana aporten clàries en relació tant amb les permanències com amb els fluxos que articulen l'espai metropolità. Entre les

primeres, destaquen les informacions relatives a l'assentament residencial de la població, a la localització de les activitats econòmiques i a les característiques de l'habitatge, mentre que les dades relatives als fluxos tenen a veure amb la direcció i la intensitat de la mobilitat dels ciutadans, les seves motivacions i els mitjans de transport amb què se satisfan. Vegem, en primer lloc, quines són les principals hipòtesis interpretatives que resulten d'utilitat a l'hora d'interrogar la font en relació amb les permanències en l'ús de l'espai. Ens referirem a les qüestions relatives a la mobilitat residencial dels ciutadans, a la direcció i els canvis dels fluxos dominants de població amb els seus efectes sobre el poblament, així com a les tendències en la localització de les activitats econòmiques i la població ocupada.

1.1. La mobilitat residencial: increment del nombre i la distància dels moviments

La mobilitat residencial, és a dir, la manera com la població s'estableix sobre el territori i la propensió a romandre-hi, és sens dubte la primera qüestió que cal afrontar. Aquí, com a font d'informació, l'*Enquesta* és inferior en alguns aspectes que les dades censals, ja que aquestes permeten d'obtenir una imatge completa de l'assentament de la població, però en canvi les supera en altres aspectes, com per exemple a l'hora d'establir l'itinerari residencial dels ciutadans o les motivacions dels canvis de residència.

Així, al llarg dels darrers 20 anys, s'ha pogut constatar que el procés de metropolitanització ha anat acompanyat d'una propensió cada vegada més alta a la mobilitat residencial. D'aquesta manera, l'estabilitat en el lloc de residència, que havia estat un dels trets definitoris del poblament a Catalunya per contrast amb altres països, s'ha anat afeblint, de manera que l'any 2000 ja es detectava que més d'un terç dels enquestats a la Regió Metropolitana havia canviat de lloc de residència en els darrers 15 anys. De llavors ençà, s'ha produït encara un nou salt de la mobilitat residencial, fins al punt que la meitat de la població metropolitana es pot trobar ara en aquesta condició. Ara bé, aquest increment de la propensió a canviar de residència s'ha de relacionar amb el canvi dels patrons familiars, l'evolució del cicle immobiliari i també amb la irrupció, del 1996 ençà, de la immigració estrangera. Així doncs, no es tracta pas d'un fenomen exclusivament metropolità i és present en el conjunt de Catalunya.

El que, en canvi, denota un increment de la integració territorial és la tendència a l'augment de la distància en els canvis de residència. Així, les dades de l'*Enquesta* relatives a l'itinerari residencial de la població¹ mostren com cada vegada més el fet de canviar de residència implica canviar de municipi, fins al punt que per als arribats

al seu domicili entre l'any 2000 i l'any 2006, en gairebé dos de cada cinc casos el canvi de residència ha implicat el trasllat a un nou municipi. Altre cop, caldria discernir aquí l'impacte de la immigració estrangera, per a la qual el canvi de domicili ha representat en molts casos no ja un canvi de municipi, sinó de país. Tanmateix, la tendència de fons ja s'anunciava en les edicions anteriors de l'*Enquesta*: la integració del territori metropolità i la millora de les infraestructures fan que els ciutadans considerin àmbits cada vegada més amplis del mercat de l'habitatge a l'hora de satisfer llurs necessitats residencials. Com veurem, aquesta propensió a moure's a distàncies més grans té també una relació directa amb la situació del mercat immobiliari i les variacions territorials dels preus.

1.2. Les dinàmiques del poblament: el pas de la segona a la tercera fase del procés de metropolitanització

L'*Enquesta* permet de conèixer no només la propensió de la població a canviar de residència, sinó que també aporta informacions rellevants sobre quines són les direccions dominants dels fluxos de població sobre el territori metropolità. Val a dir que aquí les dades de l'*Enquesta* han de ser complementades amb informacions censals, ja que soles no permeten determinar les dinàmiques de creixement de la població de cada territori, ni fer el càlcul de saldos migratoris. Tanmateix, el seu interès rau, novament, en la capacitat de donar informacions sobre l'itinerari residencial de la població.

Així, a partir de la constatació del percentatge de població arribada en cada àmbit al llarg de les diverses edicions, l'*Enquesta* ha permès de confirmar allò que durant molts anys ha estat la tendència dominant en l'evolució del poblament metropolità: la descentralització de la població des del centre metropolità cap als àmbits del seu entorn. Aquesta tendència, fruit de la presència de migracions intrametropolitanes que han donat saldos consistentment positius a favor de les corones metropolitanes i en detriment de la ciutat i els àmbits centrals, ha anat acompanyada, tanmateix, d'un segon fenomen: la pèrdua de pes relatiu (i, en molts casos, de població en termes absoluts) de les principals ciutats en benefici dels municipis més petits i de poblament més dispers. Així, en les primeres edicions de l'*Enquesta*, es constatava clarament que la direcció dominant dels fluxos de població era des del centre cap a l'entorn metropolità i des de les poblacions més grans cap a les més menudes. Tal com després veurem, la conjunció d'aquests dos fenòmens es troba estretament relacionada amb l'evolució del mercat de l'habitatge i es correspon al que hem anomenat la segona fase del procés de metropolitanització a Espanya: una fase que, en les principals ciutats, es va estendre entre els anys 1975 i 1996 i es va caracteritzar per la descentralització i dispersió de la població sobre el territori, per contrast amb l'acusada tendència de concentració del poblament pròpia dels primers estadis del procés de metropolitanització, que havia arribat al punt àlgid entre el 1960 i el 1975.

1 Ens referim sempre a la població que configura l'univers de l'*Enquesta*. Per a més informació de la mostra i la seva representativitat, vegeu-ne els detalls metodològics al primer article d'aquest mateix número de *Papers*.

Ara bé, les dades de la darrera edició de l'*Enquesta* permeten constatar que aquestes tendències, que havien estat dominants durant les primeres edicions (1985, 1990 i 1995), han començat a canviar de manera asseynyalada. Així, la ciutat de Barcelona i la resta de grans ciutats metropolitanades comencen a repuntar com a destinació de la mobilitat residencial. Aquesta tendència sembla que s'explica, sobretot, gràcies a la propensió de la població immigrada estrangera a assentar-se en primer lloc a Barcelona i a les ciutats més grans que no pas en la resta del territori metropolità. Així, la recentralització relativa del poblament metropolità que s'està produint —i que coneixem bé a través de dades censals— s'explicaria sobretot gràcies al tombant del cicle demogràfic que ha tingut lloc del 1996 ençà, amb l'entrada d'importants contingents de població immigrada estrangera. Les dades de l'*Enquesta* corroborarien, doncs, que a la Regió Metropolitana de Barcelona, com en altres grans ciutats espanyoles, s'ha passat de la segona a la tercera fase del procés de metropolitanització, és a dir, d'un període (1975-1996) caracteritzat per la presència dominant de migracions intrametropolitanades associades al mercat de l'habitatge, a un altre (del 1996 ençà) en el qual aquestes migracions conviuen amb migracions internacionals associades sobretot al mercat laboral. Si bé la direcció dominant de les primeres és, com s'ha dit, des del centre cap a l'entorn metropolità i dels municipis més grans cap als més petits, les segones tindrien com a primera destinació els municipis més grans i poblats.

Al nostre entendre, una de les principals incògnites que les successives edicions de l'*Enquesta* hauran de permetre aclarir en els propers anys és si els patrons de mobilitat residencial de la població immigrada acabaran convergint amb els de la població autòctona. És a dir, si en el futur la població nascuda a l'estranger, que sembla haver-se instal·lat de manera preferent a les grans ciutats en el moment d'arribar, tendirà a assentar-se més homogeniament sobre el conjunt del territori metropolità. Diversos indicis així semblen apuntar-ho, però amb les dades de l'*Enquesta* de 2006 és prematur de confirmar-ho.

1.3. Les motivacions de la mobilitat residencial: preus i condicions de l'habitatge com a element inductor

A l'hora d'analitzar les motivacions de la mobilitat residencial de la població metropolitana, convé en primer lloc avançar les hipòtesis relatives a la propensió de la població a desplaçar-se segons edat, renda i formació. Així, les anteriors edicions de l'*Enquesta* han mostrat que, entre la població de més de 18 anys, la propensió a la mobilitat residencial disminueix amb l'edat i s'incrementa amb la renda i la formació. El perfil de la persona que canvia de residència a la Regió Metropolitana és jove (entre 26 i 45 anys) i amb un nivell de renda i formació superiors a la mitjana. Ara bé, en els darrers anys aquest patró s'ha fet més complex a causa de la

presència de la població immigrada estrangera que té més propensió a la mobilitat residencial que l'autòctona. Novament, caldrà veure en el futur si aquesta diferència es deu al fet d'haver-se produït en els primers anys d'arribada d'aquesta població a Catalunya i si el seu comportament tendirà a convergir amb el de la població autòctona de característiques d'edat, renda i formació similars.

Pel que fa a la motivació efectiva del canvi de residència, s'ha constatat que aquesta, molt majoritàriament, està associada a les mateixes condicions de l'habitatge i el seu entorn o a raons familiars (que en molts casos denoten també manca d'adequació de l'habitatge a les necessitats de la llar). En canvi, les motivacions de caràcter laboral hi han tingut un pes relativament escàs. Això és, sens dubte, una mostra del caràcter cada vegada més integrat del mercat laboral a escala metropolitana, que fa innecessari el canvi de residència quan es produeix un canvi de feina, i de les expectatives de la població en relació amb la millora de les condicions de l'habitatge. Novament, la població immigrada té aquí un comportament diferenciat, en el sentit que les motivacions laborals tenen un pes superior a les del conjunt de la població. També caldrà comprovar en el futur si aquests comportaments tendeixen a confluir.

Finalment, cal constatar que les expectatives d'un canvi d'habitatge en el futur immediat han tendit a incrementar-se. Si bé en l'*Enquesta* del 2000 un de cada cinc ciutadans de més de 18 anys resident a Barcelona aspirava a canviar de residència en els cinc anys immediats, en l'edició del 2006 ho esperava un de cada quatre, i l'evolució en la resta dels àmbits metropolitans, amb diferències de matís, era similar. És ben probable que la propera *Enquesta* ens mostri que de l'any 2006 ençà la irrupció de la crisi econòmica, amb els seus efectes sobre l'ocupació, hagi frustrat la realització d'aquestes expectatives i hagi temperat la concepció de les noves. Pel que fa a les aspiracions de lloc de residència, la població metropolitana mostra preferència per instal·lar-se, sobretot, en el mateix barri o la mateixa població. Tanmateix, la realitat del mercat immobiliari ha obligat, com hem vist, a fer desplaçaments de més distància, sovint de caràcter supramunicipal. El fet que la població amb un nivell de renda menor tingui més propensió al canvi de municipi en el moment d'accedir a una nova residència confirmaria la hipòtesi que bona part dels desplaçaments a més gran distància han estat impel·lits per les condicions del mercat immobiliari.

1.4. La transformació en la localització de les activitats econòmiques: descentralització i terciarització selectiva

Al costat de les dades relatives a l'assentament residencial de la població, l'*Enquesta* ens proporciona informació sobre la seva activitat laboral i el seu lloc de treball, de tal manera que constitueix una interessant font com-

plementària de les dades sobre la població ocupada resident i els llocs de treball localitzats procedents del registres censals. Així, al llarg de les successives edicions, l'*Enquesta* ha permès de constatar les tendències dominants en l'evolució de l'economia metropolitana durant les darreres dècades: la progressiva terciarització de l'ocupació, acompanyada de la descentralització en la localització de l'activitat.

Si s'inicia l'anàlisi a partir de la localització de l'activitat econòmica, la primera constatació que emergeix és el caràcter extremadament desigual del repartiment dels llocs de treball sobre el territori metropolità. Així, la ciutat de Barcelona ha anat mantenint al llarg dels anys un percentatge de llocs de treball localitzats molt elevat, desproporcionat, com veurem, amb relació al pes de la població ocupada que hi resideix. En canvi, la Primera corona ha conegut, històricament, un dèficit de llocs de treball en relació amb la seva població ocupada i en la Segona hi ha hagut una situació relativament més equilibrada. Ara bé, aquest caràcter concentrat de l'activitat s'ha anat temperant a mesura que el procés d'integració metropolitana s'afermava. Així, si bé en les primeres edicions de l'*Enquesta* la ciutat central contenia cinc de cada deu llocs de treball metropolitans, en la darrera ja només n'hostatjava quatre de cada deu. En correspondència, el pes relatiu dels llocs de treball de la Primera i, sobretot, de la Segona corona metropolitana ha anat creixent.

Cal fer notar, així mateix, que a imatge del que ha ocorregut amb el poblament, el guany de pes relatiu de l'entorn metropolità no ha afavorit tant les principals ciutats com els municipis més petits. Així, el conjunt de ciutats de més de 100.000 habitants —entre les quals es compten, recordem-ho, localitats com Sabadell, Terrassa o Mataró— perden, igual que Barcelona, pes relatiu pel que fa a la localització de l'ocupació. D'aquesta manera, l'*Enquesta* permet constatar que el procés de descentralització de l'activitat ha anat acompanyat, com en el cas de la població, d'una certa dispersió de llocs de treball sobre el conjunt del territori metropolità.

Una tendència similar ha seguit la localització de la població ocupada resident: Barcelona ha anat perdent pes relatiu i l'entorn n'ha anat guanyant, fins al punt que en les darreres edicions de l'*Enquesta* el nombre d'ocupats de la Segona corona superava ja el de la ciutat central. D'aquesta manera, el pes dels ocupats residents es distribuïen pràcticament a terços iguals entre Barcelona, la Primera corona i la Segona. Bé és veritat, tanmateix, que el ritme de pèrdua de pes relatiu de la ciutat central s'ha frenat durant els darrers anys, segurament com a efecte, també, de l'assentament de població immigrada estrangera.

Finalment, l'*Enquesta* corrobora, a través de les dades sobre l'ocupació, la transformació de l'economia metropolitana, caracteritzada per la progressiva terciarització

i la pèrdua de pes relatiu de l'ocupació industrial. Així, aquesta, que encara concentrava un de cada tres llocs de treball a l'inici de la dècada dels noranta, ha anat retrocedint davant els serveis i, en les dues darreres edicions de l'*Enquesta*, davant de l'ocupació a la construcció, que ha conegut un creixement extraordinari a cavall del cicle immobiliari alcista iniciat l'any 1996. En conseqüència, l'any 2006 dos de cada tres llocs de treball localitzats a la Regió Metropolitana corresponien al sector serveis. Amb tot, s'observen diferències molt assenyalades entre l'estructura de l'ocupació en cada un dels àmbits: si bé la terciarització de la ciutat central es troba en un estadi molt avançat —quatre de cada cinc llocs de treball són del sector serveis—, la indústria manté una presència molt important a la Primera i, encara més, a la Segona corona metropolitana.

2. La mobilitat i el transport

Les dades relatives a l'assentament de la població i la localització dels llocs de treball que acabem de comentar ens mostren, en primer lloc, com el procés de metropolitanització ha comportat un eixamplament del territori que es pot considerar integrat i interdependent a efectes del mercat laboral i de l'habitatge; així mateix, les dades ens indiquen com la població i l'activitat s'han tendit a descentralitzar i a dispersar sobre aquest territori. Doncs bé, l'eixamplament de l'espai metropolità i la dispersió d'activitats estan directament relacionats amb les necessitats de mobilitat dels ciutadans. En aquest camp, l'*Enquesta*, com a font d'informació, té com a virtut principal permetre relacionar el coneixement de la mobilitat per motius laborals, d'estudi, de serveis i de lleure, així com les informacions sobre els mitjans de transport utilitzats per satisfer-la, amb les variables relatives a les condicions de vida i hàbits dels ciutadans. Des d'aquest punt de vista temàtic, l'*Enquesta* és una font clarament més completa que les informacions censals relatives a la mobilitat obligada o altres enquestes específiques en matèria de mobilitat. La seva limitació, en canvi, procedeix de la manca de representativitat de la mostra a l'hora de portar l'anàlisi a l'escala del municipi o barri concret. Veurem, tot seguit, les principals hipòtesis interpretatives que, a la llum de les diverses edicions de l'*Enquesta*, es poden avançar amb relació a la mobilitat obligada, la mobilitat per compres i lleure, els modes de transport utilitzats, els costos de la mobilitat i la seva repercussió sobre la població segons la seves característiques.

2.1. La mobilitat obligada: especialització funcional, pèrdua de capacitat d'autocontenció i d'autosuficiència

Com s'ha dit en l'apartat anterior, una de les característiques principals de la localització dels llocs de treball en el territori metropolità és la seva manca de correspondència estricta amb la població ocupada resident.

Això és el que ha portat a avançar la hipòtesi que la integració del territori metropolità podria estar comportant un cert procés d'especialització funcional en el qual, a través del joc del mercat del sòl i l'accessibilitat, determinats territoris s'estarien especialitzant en usos econòmics o residencials en diversa proporció que d'altres. Ja hem vist que les dades de l'*Enquesta* permeten constatar que, per exemple, el nombre de llocs de treball localitzats a la ciutat de Barcelona supera àmpliament la població ocupada resident, mentre que a la Primera corona hi ha un dèficit molt notable de llocs de treball en relació amb els seus ocupats. La millora de les infraestructures de comunicació, que és alhora causa i conseqüència de la integració territorial, ha permès que aquesta especialització funcional es reproduïxi també a escala municipal, és a dir, que es produeixi una manca de correspondència entre la població ocupada resident en cada municipi i els llocs de treball que hi radiquen. Aquesta falta de correspondència en termes absoluts és encara més àmplia a causa de la manca d'adequació entre les característiques dels llocs de treball oferts en cada municipi i la capacitat de la població ocupada resident local —per formació, per qualificació o per disposició— de donar-hi resposta. La conseqüència d'aquest conjunt de factors (ampliació de l'abast del territori metropolità, dispersió de la població i l'activitat, especialització funcional dels llocs) és la pèrdua de la capacitat d'autocontenció i autosuficiència dels municipis en relació amb la mobilitat obligada que generen o atrauen.

El nivell d'autocontenció, com és sabut, mesura la capacitat de cada territori, un municipi en el nostre cas, de contenir a l'interior la mobilitat que genera. Doncs bé, les dades de l'*Enquesta* mostren com, a mesura que s'ha anat afermant el procés de metropolitanització, el nivell d'autocontenció ha caigut de manera consistent: si bé l'any 1990 prop del 65% dels ocupats metropolitans afirmaven que treballaven en el propi municipi, l'any 1995 no arribaven al 60% i el 2006 representaven només el 47,6%. Aquesta caiguda del nivell d'autocontenció de gairebé 20 punts percentuals en 15 anys, fins a l'extrem que ja són majoria els ocupats que treballen fora del propi municipi és, segurament, una de les expressions més altes i significatives del procés d'integració territorial que ha tingut lloc en l'àmbit metropolità de Barcelona. Tanmateix, les dades de l'*Enquesta* ens permeten constatar l'existència d'importants diferències territorials fruit, precisament, de les especialitzacions funcionals i dels diversos nivells d'integració territorial: mentre que la ciutat de Barcelona reté encara set de cada deu ocupats, els municipis de la Primera corona només en retenen de mitjana tres de cada deu; a la Segona corona la proporció puja a quatre de cada deu i encara és més alta a la resta de la província de Barcelona i a les altres demarcacions catalanes. Tot i així, la caiguda de l'autocontenció laboral és tan radical que avui en el conjunt de Catalunya més de la meitat dels qui treballen ho fan fora del seu municipi de residència.

La dada complementària és la mesura del nivell d'auto-suficiència, és a dir, la capacitat de cada municipi de proporcionar ocupats residents als llocs de treball localitzats dins del terme. Doncs bé, l'evolució de les dades relatives a l'auto-suficiència resulta anàloga a les de l'autocontenció: el nivell d'auto-suficiència dels municipis metropolitans disminueix de manera clara. Bé és veritat, tanmateix, que el nivell d'auto-suficiència és, en termes generals, superior al de l'autocontenció, amb l'excepció de la ciutat de Barcelona. Tot i així, de mitjana, en el conjunt dels municipis de la Regió Metropolitana només un de cada dos llocs de treball està ocupat per una persona resident al propi municipi.

2.2. La mobilitat per compres, serveis i lleure: més capacitat de tria per als ciutadans

En el camp d'allò que, segurament de manera abusiva, s'havia denominat «mobilitat no obligada», és a dir, els desplaçaments per motius de compres, serveis i lleure, l'*Enquesta* ens ofereix un nivell d'informació particularment ric, i esdevé un instrument únic gràcies a l'abast de les seves informacions, a la quantitat de variables amb què permet relacionar-les i a l'extensió del territori a què es refereix. Precisament per aquestes raons, l'anàlisi d'aquest tema pot assolir un nivell molt notable de precisió i matís.

Com és sabut, les dinàmiques metropolitanes sotmeten la mobilitat per motius de compres, serveis i lleure a un conjunt de tensions contradictòries. D'una banda, factors com la dispersió de la població sobre el territori, l'elevat nombre de desplaçaments intermunicipals per raons laborals o d'estudi, l'increment de l'ús del vehicle privat, els canvis en l'estructura de la llar o la creixent incorporació de la dona al mercat laboral, sembla que haurien de comportar una reducció del nombre d'actes de compra, un increment de la importància d'aquests i la seva associació amb activitats de lleure. Factors, tots, que predisposarien a una reducció del nombre i un increment de la distància dels desplaçaments associats a aquests motius. D'altra banda, però, el procés de metropolitanització, amb la millora de les comunicacions, el creixement de la població en àrees abans menys poblades o l'increment i la diversificació dels nivells de renda en el territori metropolità, ha permès una extensió territorial sense precedents de l'oferta i la demanda de serveis sobre el conjunt del territori. Aquests factors, doncs, tendeixen a incrementar la mobilitat envers el comerç i activitats de lleure de proximitat.

Fruit d'aquesta situació, s'ha produït la diversificació de comportaments dels ciutadans en la mobilitat. Així, pel que fa a la mobilitat per compres d'aliments (frescos i envasats) les darreres edicions de l'*Enquesta* mostren que els desplaçaments adreçats al propi barri o municipi són abassegadorament predominants i creixen o bé es mantenen en aquests nivells. Hi ha, tanmateix, diferències importants segons la grandària municipal i

la proximitat al centre metropolità: així, mentre que el municipi de Barcelona autoconté pràcticament tots els desplaçaments associats a aquests motius, la proporció disminueix en els municipis de la Primera i, encara més, de la Segona corona metropolitana. De tota manera, la capacitat d'autocontenir aquesta mobilitat és més alta, de mitjana, en tots els territoris metropolitans que no pas en la resta de la Província o la resta de Catalunya. Divers és, en canvi, el comportament per a compres menys habituals, com el vestit o el calçat. Si bé en el conjunt de la Regió Metropolitana, la compra d'aliments es fa en el mateix municipi en més de vuit de cada deu casos, les compres de vestit i calçat generen una mobilitat de més llarga distància i se satisfan en el municipi en poc més de sis de cada deu casos. Aquí, a més, l'autocontenció comercial té tendència a disminuir i la capacitat de la ciutat de Barcelona de retenir la pròpia demanda i d'atreure'n de fora (sobretot de la Primera corona) és molt destacada.

Els desplaçaments per motius d'oci segueixen una pauta similar. Les activitats més freqüents i menys especialitzades se satisfan més a prop del lloc de residència, mentre que les més esporàdiques i privatives generen desplaçaments de més llarga distància. Així, la freqüentació de bars, restaurants, discoteques i cinemes té lloc, bàsicament, a indrets més pròxims que no pas l'assistència a teatres, museus i exposicions, on el pes de la ciutat de Barcelona és molt destacat, no només per als habitants de la Primera corona, sinó també per als de la Segona i els del conjunt de la Província. Cal destacar, en aquest tema, l'elevat nombre de respostes en què els enquestats afirmen que utilitzen el territori «indistintament», en funció de les seves preferències. És una nova mostra de la integració del territori metropolità i de la manera que té aquesta d'incrementar la capacitat de tria dels ciutadans.

2.3. L'ús dels mitjans de transport: disminució dels desplaçaments a peu, predomini del vehicle privat, contrastos territorials i diferenciació social

Com s'ha vist, un dels resultats més evidents de la metropolitanització és l'increment de la distància en els desplaçaments de la població per motius laborals. Aquesta tendència incideix directament en el repartiment modal de la mobilitat, és a dir, en els mitjans que els ciutadans utilitzen per desplaçar-se. Així, les successives edicions de *l'Enquesta* mostren de manera ben clara que a mesura que s'anava afermant la integració territorial, el percentatge de desplaçaments per motius laborals que es realitzen amb mitjans mecànics s'incrementaven decididament: si bé a l'inici de la dècada dels noranta el 26,9% dels ciutadans de la Regió Metropolitana afirmaven que es desplaçaven habitualment a la feina a peu o amb bicicleta, 15 anys més tard el percentatge ha davallat dràsticament fins al 18,4%. En canvi, la quota de desplaçaments amb vehicle privat ha pujat del 43,6% al 52,7% i el transport col·lectiu ha mantingut una quota entre el 25 i el 26%.

Hi ha, tanmateix, notabilíssimes diferències entre els diversos àmbits metropolitans pel que fa al repartiment modal de la mobilitat obligada: mentre que a la ciutat de Barcelona el transport públic s'utilitza en quatre de cada deu desplaçaments cap a la feina, a la Primera corona no arriba a tres de cada deu i a la Segona corona és tot just d'un de cada deu. Aquestes diferències s'associen sobretot a l'oferta de transport públic. Així, a la ciutat de Barcelona, la disminució dels desplaçaments a peu que s'ha produït en els darrers 15 anys no s'ha traduït en un increment de l'ús del vehicle privat, ans al contrari, aquest disminueix lleument mentre creix de manera decidida l'ús del transport col·lectiu. A l'altre extrem, la Segona corona metropolitana, on el poblament i l'activitat s'han dispersat i l'oferta de transport col·lectiu és menor, la dràstica caiguda de la mobilitat a peu (de més de 13 punts percentuals) ha estat absorbida gairebé totalment per l'increment de l'ús del transport privat. La Primera corona metropolitana té un comportament similar, però el fet que hi hagi més transport públic fa que els desplaçaments amb aquest mitjà tinguin, com s'ha vist, una presència superior.

Aquests contrastos territorials en la mobilitat s'acompanyen d'una assenyalada diferenciació social: les variables de gènere, edat i categoria socioprofessional comporten grans diferències en la utilització dels diversos mitjans de transport. Així, pel que fa al gènere, en sis de cada deu casos les dones es desplacen a la feina a peu o amb transport col·lectiu, mentre que més de sis de cada deu homes ho fa amb vehicle privat. Pel que fa a l'edat, el grup que en termes relatius utilitza més el transport col·lectiu és el dels joves d'entre 18 i 25 anys, mentre que el que utilitza més el transport privat és el de 25 a 44 i els qui van més a peu són els majors de 45 anys i, sobretot, de 65 anys en endavant. Finalment, les categories socioprofessionals altes són les que tenen més propensió a utilitzar el vehicle privat, mentre que, de manera poc sorprenent, les baixes són les que es desplacen més a peu o amb transport col·lectiu. Així, pel que fa als perfils, els homes adults pertanyents a categories mitjanes i altes serien els més propensos a la utilització del vehicle privat, mentre que les dones adultes i de categoria baixa tindrien més inclinació a desplaçar-se a peu, i els joves de categoria baixa i mitjana serien els més predisposats a utilitzar el transport col·lectiu.

2.4. Els costos de la mobilitat: despeses relativament baixes, costos temporals a l'alça i distribució desigual

L'increment de les distàncies recorregudes associat a la pèrdua dels nivells d'autocontenció i autosuficiència inducteixen a preveure un increment dels costos (temporal i monetari) que els ciutadans han d'afrontar en matèria de mobilitat. D'altra banda, les diferències en l'accés als mitjans de transport a la qual acabem de fer referència predisposa a pensar que la distribució d'aquests costos

es produeix de manera desigual entre els ciutadans, segons la seva condició social. Les dades que l'Enquesta forneix permeten de verificar aquestes hipòtesis.

En primer lloc, pel que fa als costos temporals de la mobilitat, cal constatar que el temps que els ciutadans de la Regió Metropolitana de Barcelona esmercen per desplaçar-se a la feina (al voltant de 24,6 minuts de temps de desplaçament en un sentit) és, de mitjana, notablement inferior al d'altres realitats metropolitanes. Aquest és un dels avantatges que es deriven de la densitat en l'ocupació del territori i del model d'urbanització relativament compacte que tradicionalment ha caracteritzat la metròpoli barcelonina. Ara bé, el procés d'integració del territori al qual s'ha anat fent referència, juntament amb l'increment de la distància mitjana dels desplaçaments, fa que en les successives edicions de l'Enquesta sigui clarament perceptible la tendència a l'increment del temps dedicat a la mobilitat obligada. Així, del 1990 al 2006 el temps mitjà de desplaçament a la Regió Metropolitana (en un sentit) hauria passat de 22,5 minuts a 24,6, amb un increment del 9,3%, tot i la momentània millora que es va produir entre el 1990 i el 1995 amb l'entrada en funcionament de les rondes de Barcelona i altres infraestructures, que van permetre disminuir el temps mitjà de desplaçament fins a 21,4 minuts l'any 1995. Ara bé, aquests costos temporals de la mobilitat tenen una distribució desigual en el territori metropolità. Els ocupats residents a Barcelona són els qui dediquen més temps a arribar a la feina (28,3 minuts) a causa, segurament, del pes més significatiu del transport col·lectiu i a peu en els desplaçaments. En canvi, els de la Primera i la Segona corona metropolitana hi esmercen només 25,8 i 20,4 minuts respectivament. Tanmateix, cal tenir en compte que l'evolució d'aquests costos en temps ha estat també desigual en els darrers 15 anys: si bé en el conjunt de la Regió Metropolitana s'han incrementat en un 9,3%, a la Segona corona metropolitana —és a dir, el territori que s'ha integrat més tard al procés metropolità— ho han fet en el 27,5%, mentre que a Barcelona i la Primera corona creixien només un 12,3% i un 6,6% respectivament.

Aquestes diferències dels costos temporals de desplaçament tenen relació amb la distància recorreguda, però sobretot amb el mitjà de transport utilitzat i són, de mitjana, molt més elevats per als usuaris de transport col·lectiu que per als qui viatgen amb vehicle privat o a peu. Així, el temps mitjà de recorregut cap a la feina amb transport col·lectiu (39,1 minuts) gairebé dobla el del qui ho fa amb vehicle privat (22,1) i quadruplica el del qui es desplaça a peu (10,8). No és d'estranyar, doncs, que en els territoris on el pes del transport col·lectiu és més alt, com Barcelona, el temps mitjà de recorregut resulti també superior. Ara bé, aquest cost temporal més elevat dels desplaçaments es compensa en part amb el menor cost monetari. Així, el percentatge d'ocupats residents a la Segona corona amb unes despeses de desplaçaments per anar a la feina inferiors a 50 € mensuals

era, l'any 2006, de tot just el 50,4%, i pujava al 59,1% a la Primera corona metropolitana i al 64,1% a la ciutat de Barcelona.

Finalment, l'Enquesta permet constatar la hipòtesi que el repartiment d'aquests costos entre els diversos grups socials varia de manera notable segons el gènere, l'edat i la categoria socioprofessional. Així, de mitjana, les dones, els joves, els vells i els qui pertanyen a una categoria socioprofessional baixa suporten, a igualtat de distància recorreguda, uns costos temporals de desplaçament que resulten superiors als que solen esmerçar els homes, els adults i les categories mitjanes i altes. Ara bé, aquests darrers grups —que són, com hem vist, els més propensos a utilitzar el vehicle privat— han de fer front a unes despeses monetàries més altes.

3. L'habitatge

L'accés, la tinença, la tipologia i les característiques de l'habitatge són variables fonamentals en el funcionament de la societat metropolitana. I ho són en un doble sentit: per una banda, constitueixen un element determinant de les condicions de vida dels individus i les famílies i, per l'altra, condicionen decisivament la configuració de la ciutat i l'ús del territori. En els darrers 15 anys, a més, el mercat immobiliari ha estat sotmès a notables tensions, amb un cicle d'increment generalitzat de preus que s'ha perllongat durant més d'una dècada i ha incidit de manera contundent tant sobre el patrimoni com sobre l'endeutament de moltes famílies.

L'Enquesta ens forneix dades de gran utilitat per al coneixement de la situació de l'habitatge en el territori metropolità, la virtut més important de les quals rau, altra vegada, en la possibilitat d'interrelacionar variables molt diverses. Tot seguit s'enuncien les principals hipòtesis interpretatives que es deriven de la lectura dels resultats de l'Enquesta sobre quatre aspectes: el règim de tinença i l'accés a l'habitatge principal, les seves tipologies, les seves característiques i, finalment, les informacions relatives a la residència secundària.

3.1. El règim de tinença i l'accés a l'habitatge: predomini de la propietat, increment de l'endeutament i assequibilitat diferenciada

Com és ben sabut, una de les característiques principals del mercat de l'habitatge a Catalunya i a Espanya és el predomini aclaparador de la propietat com a règim de tinença. Aquest tret ha conferit una notable rigidesa al mercat immobiliari residencial i, unit a la debilitat tradicional de les polítiques d'habitatge protegit o públic, ha estat considerat un impediment per a l'accés a l'habitatge dels joves i de la població amb pocs recursos. També és cert, tanmateix, que el predomini de la propietat ha permès a un nombre molt elevat de les famílies de comptar amb un patrimoni propi. Les successives edi-

cions de l'*Enquesta* han permès constatar com aquest règim s'anava estenent, tot deixant el lloguer i altres formes de tinença en una situació gairebé marginal. Així, si bé a l'inici de la dècada dels noranta el 73% dels entrevistats vivien en famílies propietàries de l'habitatge on residien, la proporció havia pujat fins al 84,6% l'any 2000. Tanmateix, a partir del 1996, la irrupció de població immigrada estrangera amb un nivell de recursos limitats, en coincidència amb l'inici del cicle immobiliari alcista, feia preveure un increment del percentatge de població que vivia en règim de lloguer. Així ha estat efectivament: en la darrera edició de l'*Enquesta* el percentatge d'entrevistats que viu en propietat ha davallat per primera vegada i s'ha situat al 81,8%. Això s'explica sobretot pel fet que l'any 2006 gairebé sis de cada deu immigrants enquestats vivien de lloguer. En canvi, per a la població autòctona, la tinença en propietat continuava augmentant, fins a situar-se al 86,6%.

En aquesta circumstància, l'increment accelerat dels preus de l'habitatge que va tenir lloc entre 1996 i 2006, fruit de l'entrada d'actius financers des dels mercats borsaris cap al sector immobiliari, havia de comportar necessàriament un increment dels costos de l'habitatge per a les famílies. Les dades de l'*Enquesta* relatives a la despesa econòmica anual per a habitatge permeten detectar aquest increment, però no mesurar-ne l'abast real. Això és així, sobretot, perquè no contenen informació sobre els costos d'entrada, ni sobre els costos de transacció, ni sobre les condicions dels préstecs als quals han de fer front les famílies a l'hora d'adquirir l'habitatge. Així, els baixos tipus d'interès prevalents durant aquest període i l'allargament dels terminis dels préstecs han emmascarat, sens dubte, els costos reals als quals les famílies s'enfronten. Tanmateix, com a indicador de l'endeutament de les llars, l'*Enquesta* proporciona una dada particularment rellevant: entre el 1995 i el 2006 la proporció d'individus que vivia en famílies amb una hipoteca contractada es va més que doblar: era del 14,1% el 1995 i arribava al 32% el 2006.

Tot i que les informacions sobre els costos absoluts per a l'accés a l'habitatge de les famílies han de ser considerades amb cautela, resulten molt interessants les dades referents a l'esforç econòmic relatiu que la població resident en les diverses parts del territori metropolità ha de realitzar per tal d'accedir a l'habitatge. En efecte, l'*Enquesta* té la virtut de permetre relacionar els ingressos familiars mitjans disponibles en cada territori i la despesa mitjana que en aquest mateix territori suposa el pagament d'una hipoteca. Aquest exercici possibilita debatre la hipòtesi sobre l'existència de diverses capacitats de licitar en el mercat immobiliari i, per tant, de triar lloc de residència, segons el territori d'origen i el nivell de renda mitjana de la població. Així, de mitjana, els habitants de Barcelona que estan adquirint un habitatge podrien accedir a un altre amb menor esforç econòmic si optessin per anar a viure a la Primera o a la Segona corona metropolitana. Per contra, els habitants d'aquests

territoris, tenint en compte el seu nivell de renda mitjana i els valors mitjans de les hipoteques que s'hi paguen, haurien de fer un esforç superior al que realitzen si volguessin desplaçar-se a residir a la capital. És d'esmentar que en la darrera edició de l'*Enquesta* es denota que els habitants de la Segona corona haurien de realitzar un esforç suplementari si volguessin accedir a la Primera, cosa que no succeïa en anteriors edicions. És aquesta, sens dubte, una mostra de la tendència dels preus d'alguns municipis de la Primera corona metropolitana a convergir amb els de la ciutat central. Aquest mateix exercici sobre l'assequibilitat relativa de la propietat es pot realitzar atenent a la grandària dels municipis. Una i altra constatació ens permetran de comprovar que el mercat immobiliari actua al mateix temps com a motor i filtre determinant a l'hora d'impulsar les dinàmiques de descentralització i de dispersió de la població sobre el territori debatudes més amunt.

Finalment, les dades sobre l'esforç econòmic relacionat amb l'habitatge permeten constatar també que les dificultats per accedir-hi afecten de manera molt diversa els diferents grups socials. Així, tot i que el preu de l'habitatge al qual accedeixen és, de mitjana, força inferior, el pagament de la hipoteca suposa un percentatge d'ingressos força més elevat per als immigrants que per als autòctons, per a les dones que per als homes, per als joves i la gent gran que per als adults, i per als que pertanyen a famílies de categoria socioprofessional baixa que per als que formen part de llars de categoria mitjana o alta.

3.2. La tipologia de l'habitatge: predomini de l'habitatge plurifamiliar, ascens de l'unifamiliar i percepció canviant dels seus avantatges

Les dades de l'*Enquesta* relatives a la tipologia de l'habitatge permeten constatar la preeminència de l'habitatge plurifamiliar i l'ascens assenyalat que han tingut en les darreres dècades l'habitatge unifamiliar, aïllat o entre mitgeres. Aquest increment s'ha correspost amb les preferències expressades per la població, però en els darrers anys sembla que s'està produint una inflexió pel que fa a la percepció positiva d'aquest tipus d'habitatge.

L'any 2006, més de vuit de cada deu habitants de la Regió Metropolitana residien en un pis, una proporció molt més elevada que en altres grans ciutats espanyoles i europees. Tanmateix, al llarg de les darreres edicions de l'*Enquesta* aquest percentatge ha anat disminuint de manera continuada en benefici de l'habitatge unifamiliar, especialment en el territori de la Segona corona. Aquí, l'any 2006, les dades permetien de constatar que el 44,3% dels residents arribats en els darrers 20 anys vivien en unifamiliars, de manera que els que residien en aquest tipus d'habitatge representaven ja el 38,3% de la població enquestada en aquest àmbit. Això mateix ocorria en relació amb la grandària dels municipis: el 69,7% dels qui s'havien instal·lat en els darrers 20 anys

en un municipi de menys de 10.000 habitants de la província de Barcelona vivien en un habitatge unifamiliar. Així, l'expansió de l'habitatge unifamiliar i la proliferació de desenvolupaments de baixa densitat han constituït, com és sabut, un dels trets característics de l'evolució d'una part important del territori metropolità durant el període cobert per les informacions de l'*Enquesta*.

Aquesta evolució respon ben clarament a les preferències expressades majoritàriament per la població: sis de cada deu enquestats indiquen que el seu habitatge ideal és unifamiliar. Més encara: quatre de cada deu enquestats preferirien viure, si poguessin, en un habitatge unifamiliar aïllat, no ja sense veïns a sobre o a sota, sinó ni tan sols a l'altre costat de la paret mitgera. Ara bé, aquesta percepció abassegadorament favorable de l'habitatge unifamiliar sembla que s'està modificant: en les dues darreres edicions de l'*Enquesta* s'ha produït una disminució assenyalada dels partidaris d'aquest tipus de residència. Una disminució que també ocorre entre els enquestats en tots els àmbits metropolitans, de totes les edats, gèneres i categories socioprofessionals, però que pren especial intensitat entre els que pertanyen a les categories socioprofessionals altes residents a la Segona corona. És a dir, precisament on l'habitatge unifamiliar es troba més present.

3.3. Les característiques dels habitatges: modernitat del parc construït, increment del nivell de serveis i de la superfície disponible

L'*Enquesta* permet també aproximar-se a la qüestió de les característiques dels habitatges, i proporciona dades molt difícils d'obtenir a través d'altres fonts respecte de l'antiguitat del parc residencial, la superfície i les condicions de l'habitatge. En conjunt, les dades indiquen que, tot i que encara hi ha algunes mancances importants, les condicions residencials de la població metropolitana són força acceptables. Ara bé, cal tenir en compte que, per raons de disseny mostral, l'*Enquesta* no abasta la població no empadronada o que es troba en situació administrativament irregular, més exposada que la resta a viure en situacions d'infrahabitatge (per sobreocupació o per manca d'alguns serveis bàsics).

En primer lloc, l'*Enquesta* permet constatar la relativa modernitat del parc residencial: només un de cada cinc enquestats resideix en un habitatge construït abans de l'any 1960. En canvi, prop de la meitat viu en un habitatge construït en l'anterior període d'expansió demogràfica, entre el 1960 i el 1980. Tanmateix, hi ha importants diferències entre els diversos territoris, en funció del moment en què s'han anat incorporant al procés de metropolitanització: a Barcelona, tot i que els qui viuen en habitatges construïts en la dècada dels seixanta i dels setanta són el grup més nombrós, tenen un pes molt destacat els qui resideixen en immobles de més de 50 anys (un 34,5%). A la Primera corona, en canvi, la població que viu en habitatges del període 1960-1980 resulta

relativament més nombrosa (55,9%). Finalment, a la Segona corona, en correspondència amb el seu desenvolupament recent, és on una proporció més alta d'enquestats viuen en habitatges construïts del 1980 ençà (40,7%).

Pel que fa als equipaments i serveis de la llar, l'*Enquesta* mostra que majoritàriament els habitatges tenen les necessitats més bàsiques cobertes. Així, més del 99% dels enquestats diuen que resideixen en un habitatge amb aigua calenta, vàter dins de casa i dutxa o banyera. Tot i això, cal fer constar que una part molt notable de la població enquestada (el 58,8%) assenyalava que el seu habitatge pateix algun inconvenient. En aquest camp, les successives edicions de l'*Enquesta* han permès de constatar que, a mesura que les mancances de l'habitatge se superen, la població n'expressa de noves, fins al punt que es pot afirmar que la satisfacció respecte del propi habitatge està sotmesa a expectatives creixents. Amb tot, també és veritat que s'observa el caràcter recurrent d'alguns problemes, com la falta de calefacció (en gairebé quatre de cada deu casos) o d'ascensor (més de quatre de cada deu casos) que, en certes circumstàncies, es poden considerar importants. Aquestes mancances incideixen de manera diferent sobre els qui viuen en propietat, que tendeixen a disposar més sovint dels serveis, que sobre els qui viuen de lloguer, amb més propensió a tenir-ne menys. Així mateix, cal recordar en aquest tema la cautela que esmentàvem més amunt sobre la dificultat de l'*Enquesta* de copsar part de les situacions d'infrahabitatge.

Finalment, les dades mostren també com la superfície mitjana de l'habitatge ha tendit a augmentar de manera continuada: si bé l'any 1995 no arribava als 89 m², el 2005 superava els 93 m². Així mateix, la caiguda de la grandària mitjana de la llar, de 3,5 a 3,1 membres entre el 1995 i el 2005, ha fet que la superfície per càpita també s'hagi incrementat fins a més de 35 m² de mitjana a la Regió Metropolitana (tot i que l'alentiment en la disminució del nombre de membres de la llar que s'ha produït entre els anys 2000 i 2005 hagi temperat la velocitat d'aquest creixement). Ara bé, s'observen en aquest camp diferències molt notables associades tant al lloc de residència com a les característiques de la població. D'aquesta manera, les llars de categoria socioprofessional baixa, els immigrants extracomunitaris, els joves i els qui resideixen a Barcelona o, sobretot, a la Primera corona metropolitana tendeixen a disposar, de mitjana, de força menys superfície per càpita que la resta.

3.4. La residència secundària: alta propensió a disposar-ne i freqüentació sovintejada

Un dels trets més peculiars de l'habitatge a Catalunya i a Espanya és l'alta presència d'habitatge secundari, és a dir, d'habitatges que s'utilitzen només durant una part de l'any, normalment durant les vacances o els caps de setmana. Les informacions més utilitzades sobre

aquest fenomen procedeixen del cens d'habitatges. L'Enquesta proporciona, però, dades úniques sobre segona residència: la propensió dels diversos grups socials a disposar-ne, la localització i la freqüentació.

En primer lloc, l'Enquesta dona una noció de la disposició de segona residència: un de cada cinc entrevistats afirma que viu en una llar que en disposa, proporció que s'ha mantingut força estable en les darreres edicions. Els residents a Barcelona són els més propensos a tenir-ne, seguits dels residents a la Primera corona i, a força distància, dels de la Segona corona. L'accés a la segona residència està directament relacionat amb la categoria socioeconòmica, de tal manera que els qui viuen en llars de categoria alta tenen més del doble de possibilitats de disposar-ne que els de categories baixes. Això genera l'efecte, fins a cert punt paradoxal, que aquells que gaudeixen de més superfície mitjana al primer habitatge són els que tenen una probabilitat més gran de disposar d'una segona residència.

Pel que fa a la localització, les segones residències de la població que viu a la Regió Metropolitana radiquen en gairebé set de cada deu casos a Catalunya. Les principals àrees de destinació són els municipis de la costa catalana (38,9%), dels Pirineus i Prepirineus (6,6%) i de la resta de Catalunya (23,4%, en bona mesura a la mateixa Regió Metropolitana). S'observa, així mateix, la disposició de residència secundària a la resta d'Espanya (25,5%), que correspon, en part, a les propietats de famílies que van participar en l'anterior gran moviment migratori. En la darrera edició s'ha incrementat de manera substantiva (fins a un 5,2%) la residència secundària a l'estranger, gairebé inexistent en edicions anteriors i ara en ascens clar, sens dubte a causa de l'augment d'immigració estrangera que conserva un habitatge al país d'origen. Aquestes localitzacions es dis-

tribueixen de manera desigual entre els diversos grups socials. Així, les categories altes tenen més propensió a disposar de segona residència en municipis de la costa catalana i dels Pirineus o Prepirineus. Aquesta darrera destinació, més distant i sovint més costosa, és menys freqüent entre les categories mitjanes i baixes que, en canvi, en disposen més sovint a l'entorn metropolità mateix. La segona residència a la resta d'Espanya o a l'estranger és present, sobretot, entre les categories baixes. L'ús diferencial del territori segons el nivell de renda que, com hem vist, condiona l'accés al primer habitatge, es reproduïx també amb relació a la residència secundària.

Per acabar, l'Enquesta ens proporciona dades sobre el tema, sempre difícil de determinar, de la freqüentació de la segona residència. Així, els enquestats que disposen de residència secundària afirmen sojornar-hi uns 64 dies l'any, és a dir, gairebé una sisena part del seu temps. S'observen altre cop diferències notables entre els residents a Barcelona, que afirmen que hi passen més dies (71) que no pas els de la Primera (61) o la Segona corona (55). En qualsevol cas, es tractaria d'un nivell molt alt de freqüentació que pot suscitar, sens dubte, reflexions respecte de les bases fiscals dels ens locals, així com la seva dotació de serveis i d'infraestructures. D'aquesta manera, la residència secundària és una nova mostra, associada ara a una mobilitat de recurrència més espaiada, de l'extensió de les dinàmiques metropolitanes i de la creixent integració del territori català, amb els reptes i les oportunitats que se'n deriven.

Aquestes són, al nostre entendre, les principals hipòtesis interpretatives decantades al llarg d'anys d'anàlisi, que poden ser útils per a la lectura de les dades de l'Enquesta sobre els hàbits i condicions de vida de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona i del conjunt de Catalunya.

4. Referències bibliogràfiques

ALBERICH, Joan. «L'ús de l'espai». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 51 (2010), p. 22-43.

DONAT, Carles. «L'habitatge de la Regió Metropolitana de Barcelona, 1995-2006». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 51 (2010), p. 44-61.

GINER, Salvador (dir.). «Enquesta de la Regió de Barcelona, 2000: primers resultats». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 34 (2001), p. 9-65.

IZQUIERDO, Maria Jesús; MIGUÉLEZ, Faustino; SUBIRATS, Marina. *Enquesta metropolitana 1986. Condicions de vida i hàbits de la població de l'àrea metropolitana de Barcelona*. Volum I: Informe general. Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1987, 199 p.

MENDIZÁBAL, Enric. «L'espai de vida dels habitants de la regió metropolitana de Barcelona». A: SUBIRATS, Marina; LOZARES, Carlos (dir.). *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990. Condicions de vida i hàbits de la població*. Volum 8. Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1993.

MIRALLES, Carme; CEBOLLADA, Àngel. «La mobilitat laboral, de compres i lleure». A: GINER, Salvador (dir.). *Enquesta de la Regió de Barcelona, 2000*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2002 (p. 41-68).

MIRALLES, Carme; DONAT, Carles; BARNADA, Jaume. «Habitatge i mobilitat residencial. Primeres dades de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya, 2006». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 46 (2007), p. 8-80.

NEL·LO, Oriol (dir.). «Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona (1995): primers resultats». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 25 (1996), p. 9-73.

NEL·LO, Oriol. «L'ús de l'espai». A: Salvador GINER (dir.). *Enquesta de la Regió de Barcelona, 2000*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2002, p. 29-39.

NEL·LO, Oriol. «L'habitatge». A: Salvador GINER (dir.). *Enquesta de la Regió de Barcelona, 2000*. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, 2002, p. 71-83.

NEL·LO, Oriol. «Las grandes ciudades españolas en el umbral del siglo XXI». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 42 (2004), p. 9-62.

NEL·LO, Oriol; RECIO, Albert. «Els recursos, l'habitatge i el consum». A: NEL·LO, Oriol [et al.]. *La transformació de la societat metropolitana. Una lectura de l'Enquesta sobre les condicions*

de vida i hàbits de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-1995). Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1998, p. 109-134.

NEL·LO, Oriol; SUBIRATS, Marina. «Ús de l'espai, ús del temps». A: NEL·LO, Oriol [et al.]. *La transformació de la societat metropolitana. Una lectura de l'Enquesta sobre les condicions de vida i hàbits de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (1985-1995)*. Barcelona: Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1998, p. 17-47.

OLIVER, Laia. «La mobilitat i el transport». *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, núm. 51 (2010), p. 62-84.

PALLARÉS, Montserrat; RIERA, Pilar; FLORES, José Luis. «Característiques de l'habitatge, la mobilitat i la percepció del territori». A: SUBIRATS, Marina; LOZARES, Carlos (dir.). *Enquesta de la Regió Metropolitana de Barcelona 1990. Condicions de vida i hàbits de la població*. Volum 3. Barcelona, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, 1992.

Introducció

1. L'evolució de la mobilitat residencial

2. Les transformacions en la localització de les activitats econòmiques

3. La integració i especialització funcional de l'espai

4. Conclusions

Introducció

La localització de la població i de les activitats productives en el territori són els dos elements principals que expliquen l'ús que els habitants fan de l'espai metropolità, ja sigui a través de les permanències —l'assentament de població— com de la seva mobilitat —la relació que s'articula a partir de les diferents localitzacions quotidianes (el lloc de residència, el de treball, etc.).

Aquest article té com a primer objectiu analitzar, a partir de les dades de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (ECVHP),¹ quina ha estat l'evolució recent de l'assentament de la població a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i a la resta del territori català per tal de detectar les principals pautes de localització del poblament al nostre país. Així, en el primer apartat es veurà que es mantenen les pautes de descentralització i dispersió apuntades en edicions anteriors de l'Enquesta, si bé l'efecte de l'arribada de població forana —amb uns comportaments residencials diferenciats— sembla que condiciona la forma i la velocitat del procés.

El segon apartat de l'article analitza la distribució espacial de l'altre factor territorial anunciat, el de les activitats productives, novament des d'una perspectiva evolutiva que permet copsar la magnitud, la velocitat i la direcció de les transformacions territorials esdevingudes a la Regió Metropolitana de Barcelona i a Catalunya.

L'últim apartat pretén analitzar com s'interrelacionen ambdós factors —poblament i ocupació— i quins són els patrons territorials que se'n deriven. Així, des del punt de vista del territori, es pot parlar de la progressiva especialització funcional de l'espai, fet que implica, des del punt de vista individual, l'ús cada vegada més extensiu de l'espai i l'ampliació de l'espai de vida de la població.

1. L'evolució de la mobilitat residencial

Les dades de l'edició de l'any 2006 de l'Enquesta confirmen algunes de les pautes ja apuntades cinc anys enrere en matèria de mobilitat residencial. La principal conclusió que se n'extreu és que el mercat residencial metropolità ha consolidat el seu dinamisme i la seva integració, com ja s'havia apuntat anteriorment, tot configurant-se com un únic espai on els individus realitzen migracions intrametropolitanes cada cop amb més independència de si comporten o no un canvi en el municipi de residència. No obstant això, aquests fluxos tenen una direccionalitat força clara, que podríem resumir gràficament afirmant que es dirigeixen «de dins cap a fora i del gran cap al petit», és a dir, reforçant les dinàmiques de desconcentració i dispersió de la població ja detectades anteriorment.

Socialment, els fluxos són majoritàriament protagonitzats per població jove que busca, fora de l'àrea central de la Regió Metropolitana, habitatge a un preu més assequible per emprendre i consolidar el procés d'emancipació, en alguns casos, i de formació de família, en uns altres.

Finalment, l'altre col·lectiu que presenta una mobilitat residencial important és la població nouvinguda si bé, en aquest cas, la territorialitat dels fluxos apuntada no és tan clara, ja que tendeixen a concentrar-se als centres de les ciutats, on l'accés a l'habitatge per via del lloguer —com a via d'entrada al mercat residencial— és més ampli. D'aquesta manera veurem que les migracions intrametropolitanes associades al mercat de l'habitatge —que afecten, sobretot, la població autòctona i tenen una direcció dominant, des del cor dels sistemes urbans cap als seus entorns— canvien amb els efectes de les migracions internacionals associades al mercat de treball, que s'assenten en primer lloc en els principals nuclis urbans.

En el context europeu, les societats catalana i espanyola es caracteritzen per una mobilitat residencial força baixa, amb un baix nombre de canvis de residència al llarg de la trajectòria vital dels individus. Així, la taxa de mobilitat residencial espanyola se situa entre les més baixes del continent, tan sols comparable a la d'altres països me-

¹ Vegeu informació sobre el contingut i la metodologia de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població a l'article introductor d'aquesta mateixa revista, que edita l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

TAULA 1 Darrer canvi d'habitatge* realitzat per la població segons àmbit territorial de residència i moment en què s'ha produït (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Subtotal AMB	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Subtotal província Barcelona	Resta Catalunya (Cat-Prov)	Resta Catalunya (Cat-RMB)	Total Catalunya
No ha canviat**	13,5	12,1	12,8	8,5	11,3	10,2	11,2	12,6	12,1	11,5
Abans de 1990	42,8	38,5	40,8	33,6	38,2	37,4	38,1	33,0	33,9	36,8
1990 – 1994	7,9	8,8	8,3	10,5	9,1	8,6	9,1	10,7	10,3	9,5
1995 – 1999	12,5	14,5	13,4	19,1	15,5	16,3	15,5	14,7	15,0	15,3
2000 – 2005	23,0	26,2	24,5	28,3	25,8	27,4	26,0	28,7	28,4	26,7
NS/NC	0,2	0,0	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2	0,1
N mostral	(2.397)	(2.083)	(4.479)	(2.533)	(7.012)	(657)	(7.669)	(2.579)	(3.236)	(10.249)
Canvis en els darrers 15 anys	43,5	49,4	46,3	57,9	50,4	52,2	50,6	54,2	53,8	51,5

* Inclou els canvis de municipi.

** Població que ha viscut sempre al mateix habitatge.

TAULA 2 Darrer canvi d'habitatge realitzat per la població que ha implicat un canvi de municipi de residència, segons àmbit territorial i moment en què s'ha produït (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Subtotal AMB	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Subtotal província Barcelona	Resta Catalunya (Cat-Prov)	Resta Catalunya (Cat-RMB)	Total Catalunya
No ha canviat*	82,3	59,5	71,7	59,9	67,4	70,4	67,7	72,0	71,7	68,8
Abans de 1990	8,4	17,9	12,8	11,6	12,4	11,9	12,3	8,7	9,3	11,4
1990 – 1994	1,4	3,7	2,4	4,9	3,3	2,3	3,2	3,0	2,9	3,2
1995 – 1999	2,0	6,2	3,9	9,4	5,9	4,4	5,8	5,0	4,9	5,6
2000 – 2005	5,9	12,7	9,1	14,2	10,9	11,0	10,9	11,3	11,2	11,0
NS/NC	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
N mostral	(2.397)	(2.083)	(4.479)	(2.533)	(7.012)	(657)	(7.669)	(2.579)	(3.236)	(10.249)
Canvis en els darrers 15 anys	9,3	22,6	15,5	28,5	20,2	17,7	20,0	19,3	19,0	19,8

* Població que ha viscut sempre al mateix habitatge + població que l'última vegada que ha canviat d'habitatge no ha canviat de municipi.

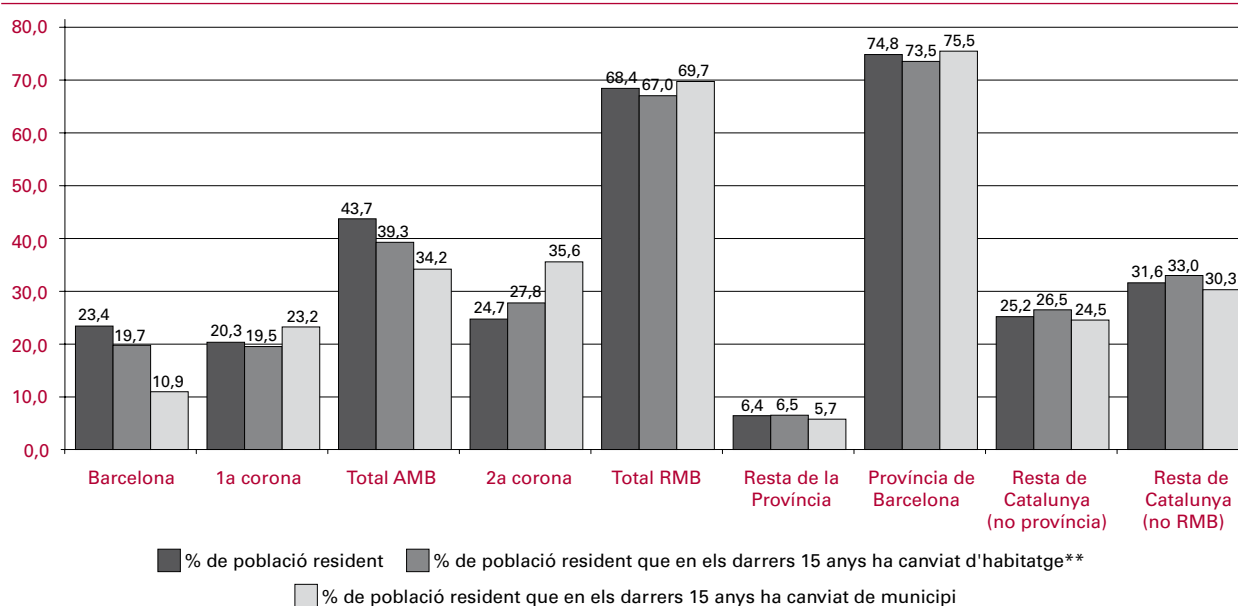
ridionals —com ara Itàlia, Grècia i Portugal— i Irlanda, i molt lluny de la variació residencial de la població dels Estats Units. L'explicació d'aquest fet és complexa i escapa a l'àmbit de l'*Enquesta*. Tanmateix és bo recordar que els autors solen associar-la a l'estructura d'edats de la població —com es veurà, en termes generals, com més edat, menys mobilitat—, l'endarreriment en l'emancipació i el règim de tinença de l'habitatge —amb un clar predomini de la propietat per sobre del lloguer.

En aquest context, doncs, no és d'estranyar que l'11,3% de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona no hagi canviat mai de residència, i que el 38,2% no s'hagi mogut de lloc de residència en els darrers 15 anys. No obstant això, la comparació amb les anteriors edicions de l'*Enquesta* revela un canvi en la tendència, marcada per l'acceleració en l'augment de la mobilitat residencial, que ja s'apuntava fa cinc anys i ara es confir-

ma plenament. Així, els resultats apunten que la meitat de la població metropolitana (el 50,4%) ha canviat de residència en els darrers 15 anys (entre 1990 i 2005); mentre que cinc anys abans, aquest percentatge tan sols era del 38,2% (taula 1).

A aquest salt quantitatiu de la mobilitat residencial a la Regió Metropolitana de Barcelona, se'n pot afegir un altre de caire qualitatiu ja que realitzar un canvi d'habitatge implica, cada cop més, canviar de municipi de residència: mentre que l'any 2000 tan sols un 12,6% de la població havia canviat de municipi durant els darrers 15 anys, l'any 2006 el percentatge s'eleva fins al 20,2% (taula 2). Expressat en altres termes, això significa que entre 1990 i 2006 calia que es donessin 2,5 canvis d'habitatge per tal que es produís un canvi de municipi i, si s'acota l'anàlisi als darrers cinc anys, en calen tan sols 2,37.

FIGURA 1 Relació entre la població resident i la distribució de la destinació de la mobilitat residencial dels darrers 15 anys*, segons àmbits territorials (2006). %



* Percentatges calculats considerant Catalunya=100

** Inclou els canvis de municipi.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

La pregunta que cal formular en aquest punt és si la Regió Metropolitana de Barcelona presenta un grau de mobilitat més elevat que la resta d'àmbits territorials catalans. La resposta en aquest cas és negativa: els nivells de mobilitat residencial —tant si implica un canvi de municipi com si no— de la Regió i de la resta de Catalunya són similars en termes generals i, fins i tot, són lleugerament superiors en el territori català no metropolità.

La figura 1 mostra quina és la relació entre el percentatge de població resident a cada un dels àmbits catalans estudiats i el de població que ha realitzat un canvi residencial, segons el seu caràcter intramunicipal o intermunicipal. Cal destacar, en primer lloc, la desproporció que es produeix a Barcelona, que ens mostra l'elevada autocontenció de la ciutat: malgrat que hi resideix el 23,4% de la població catalana, els seus habitants només realitzen el 10,9% dels canvis municipals de residència, al contrari del que s'esdevé a la Segona corona (24,7% i 35,6%, respectivament). Pel conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona s'aprecia que la probabilitat d'efectuar una migració de caràcter intermunicipal és més elevada que a la resta del territori català, fins i tot en el marc de la pròpia província de Barcelona.

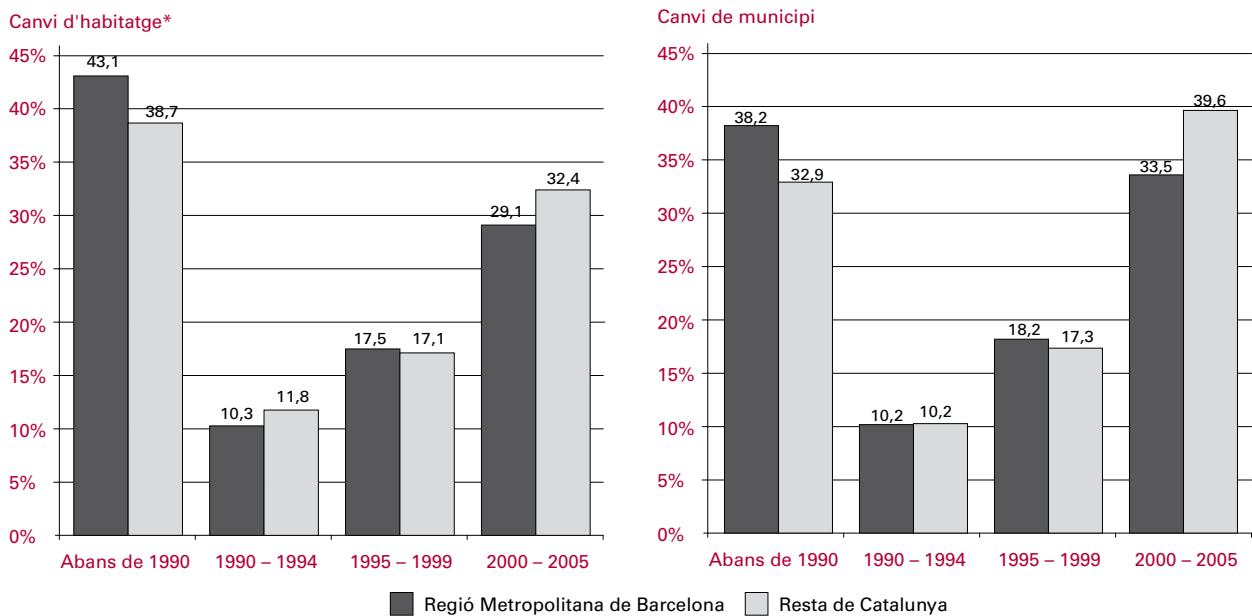
Aquests resultats amaguen una qüestió temporal interessant. Els percentatges de població que no ha canviat mai d'habitatge o de municipi de residència són similars. En canvi, entre la població que ha efectuat un canvi d'habitatge o de residència, s'observa que hi ha diferències clares en funció del moment en què s'han produït aquests canvis. Tal com s'observa a la figura 2, es pot afirmar l'existència d'una tendència a l'homogeneïtzació

dels patrons de conducta residencial entre els habitants metropolitans i els de la resta del territori català, que trenca el decalatge inicial marcat per una mobilitat inicial més elevada en el cas metropolità. Aquesta pauta, amb el canvi de segle, s'igualava i fins i tot s'inverteix.

Impliquen aquests resultats que el territori català no metropolità tendeix a comportar-se com a tal en matèria residencial? Signifiquen aquestes dades que la mobilitat residencial de la Regió Metropolitana de Barcelona desborda els seus límits clàssics i tendeix a expandir-se en el territori català per via de la descentralització de la població? Probablement encara és d'hora per poder confirmar amb rotunditat aquesta hipòtesi i caldrà esperar els resultats de les properes edicions de l'Enquesta. Sí que és cert, però, que una mobilitat residencial més elevada, sobretot si implica més probabilitat de canvi de municipi, és característica d'espais funcionalment integrats, i això suposa, a la pràctica, un salt d'escala de la ciutat tradicional i una ampliació de l'espai de vida dels seus residents. Reprendrem aquestes idees més endavant.

Si reduïm l'escala d'anàlisi i ens fixem en el que passa a la Regió Metropolitana, comprovem que els diferents àmbits territorials presenten comportaments diferents (taula 1): el 57,9% dels residents a la Segona corona han realitzat un canvi residencial en els darrers 15 anys, mentre que el percentatge disminueix al 49,4% a la Primera corona i a només un 43,5% a Barcelona ciutat. Anàlogament, aquest mateix patró es manté pel que fa als canvis residencials que impliquen un canvi de municipi (taula 2): els residents a la Segona corona

FIGURA 2 Distribució dels canvis d'habitatge, amb o sense canvi de municipi, segons data de realització i àmbit territorial (2006)



* Inclou els canvis de municipi.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

són els que han realitzat, proporcionalment, més canvis municipals de residència (gairebé la meitat, el 49,2%, dels canvis residencials realitzats en els darrers 15 anys han significat un canvi de municipi), mentre que aquest percentatge baixa en el cas dels barcelonins (21,3%) i a la Primera corona (45,7%).

Aquesta constatació ja ens aporta alguna pista de la direccionalitat dels fluxos de les migracions intrametropolitanes, que es confirma amb l'anàlisi de les dades que es presenten a la taula 3. A grans trets, s'hi aprecien dues característiques simultànies i complementàries: els fluxos migratoris es dirigeixen principalment des del centre cap a la perifèria i des dels municipis més densos i poblats cap als menys densos i més dispersos. En paraules planeres, podem afirmar que els fluxos segueixen una lògica territorial marcada pel criteri «de dins cap a fora i del municipi gran cap al petit».

La taula 3 ens mostra que més de la meitat (el 51%) dels canvis residencials intermunicipals esdevinguts en els darrers 15 anys han tingut com a destinació la Segona corona metropolitana; un terç, la Primera corona, i la sisena part restant, Barcelona. En termes d'entrades i sortides, el saldo és clarament negatiu a la ciutat central, pràcticament nul a la Primera corona i netament positiu a la Segona.

En general es tracta d'uns valors semblants als de l'anterior edició de l'Enquesta, si bé s'observa un lleuger repunt de la ciutat de Barcelona com a destinació dels moviments residencials (de l'11,8% de llavors es passa al citat 15,7%). El perquè d'aquest repunt cal buscar-lo en el fet que l'edició de l'Enquesta de 2006 ja ha cap-

tat la important onada immigratòria forana que opta per assentar-se, almenys en un primer moment, a la ciutat central com a estratègia residencial.

Així, és il·lustratiu que el 54,6% de la població que ha arribat a Barcelona en els darrers 15 anys provingués de fora de Catalunya, un percentatge molt superior al de les dues corones metropolitanes (16,5% i 11%, respectivament). Alhora, si ens fixem en el lloc d'assentament de la població que ha arribat en els darrers cinc anys, observem que dos de cada cinc persones opten per residir inicialment a les grans ciutats, de manera que la ciutat de Barcelona és el primer lloc de residència del 42% dels nousvinguts, seguida de les ciutats de més de 100.000 habitants (24,0%) i de les de més de 50.000 habitants (18,7%). Caldrà veure, a les properes edicions de l'Enquesta, si aquest important col·lectiu de població nousvinguda segueix els mateixos patrons de mobilitat residencial que la població nascuda a l'Estat espanyol i tendeix, també, a descentralitzar-se residencialment.

Tal com s'ha dit, el segon tret característic de les migracions intermunicipals a la Regió Metropolitana de Barcelona és el seu caràcter predominantment dispersador de la població. Ho demostren les dades del nombre d'habitants del municipi de residència (taula 3): els municipis de menys de 50.000 habitants, que representen poc més d'una quarta part de la població metropolitana (27,9%), atreuen gairebé la meitat (46,3%) dels canvis residencials intermunicipals dels darrers anys. També cal destacar el rol de les ciutats mitjanes —entre 50.000 i 100.000 habitants—, que representen gairebé el 15% de la població metropolitana i el 20% de les destinacions dels canvis residencials metropolitanos. A l'altre ex-

TAULA 3 Relació entre la població resident a la RMB i la població arribada a l'habitatge en els darrers 15 anys, segons àmbit de residència i segons nombre d'habitants del municipi (2006)

		Població resident		Població arribada a l'habitatge en els darrers 15 anys			
		%	%	Total de canvis d'habitatge		Canvis d'habitatge i de municipi	
				Diferència	%	Diferència	
Àmbit de residència	Barcelona	34,2	29,5	-4,7	15,7	-18,5	
	Primera corona	29,7	29,1	-0,6	33,3	3,6	
	Subtotal AMB	63,9	58,6	-5,3	49,0	-14,9	
	Segona corona	36,1	41,4	5,3	51,0	14,9	
Nombre d'habitants del municipi	Barcelona	34,2	29,5	-4,7	15,7	-18,5	
	100.000 a 250.000	23,2	21,9	-1,3	18,0	-5,2	
	50.000 a 99.999	14,8	17,2	2,4	20,0	5,2	
	10.000 a 49.999	20,7	22,7	2,0	30,5	9,8	
	2.000 a 9.999	6,7	8,4	1,7	15,3	8,6	
	Menys de 2.000	0,5	0,4	-0,1	0,5	0,0	
	N mostral		(7.012)	(3.537)		(1.414)	

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

trem hi ha els municipis de més de 100.000 habitants —inclosa Barcelona—, que tot i que apleguen prop del 60% de la població, tan sols atreuen un de cada tres desplaçaments intermunicipals.

Aquestes xifres són, a grans trets, força semblants a les de l'anterior edició de l'*Enquesta* (2000), tot i que apunten cap a un possible canvi de tendència en el poblament metropolità: la recentralització de la població com a conseqüència de l'assentament de la població novinguda als centres urbans. En efecte, les grans ciutats continuen presentant un saldo negatiu, però menor que ara fa cinc anys. Al mateix temps, les ciutats mitjanes reforcen el seu pes relatiu i disminueix el percentatge de població que s'instal·la als municipis més petits. Una anàlisi més detallada de les pautes de mobilitat segons les característiques sociodemogràfiques de la població ens ha de permetre determinar l'existència o la inexistència de més d'un model migratori. Ho veurem tot seguit.

En termes d'estructura de la població, l'impacte d'aquestes migracions intermunicipals és notable: en el conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona, el 40% de les persones que han arribat en els darrers 15 anys al seu habitatge actual provenen d'un altre municipi, xifra que s'eleva fins al 49,2% —és a dir, gairebé la meitat— en el cas de la Segona corona.

Aquestes mateixes xifres es poden plantejar en termes d'autocontenció residencial (el percentatge dels que han canviat d'habitatge en els darrers 15 anys que s'han quedat a viure al mateix municipi o àmbit on residien). A escala municipal, les dades mostren que gairebé dos de cada tres persones que han canviat d'habitatge en els

darrers 15 anys resideixen al mateix municipi que abans del canvi residencial. Ara bé, territorialment s'observen diferències, ja que l'autocontenció a la Primera corona és força més baixa (57,3%). Es tracta, en tots els casos, de valors superiors a la resta de Catalunya (76,5%); fruit, sens dubte, de la idea ja apuntada anteriorment segons la qual el mercat de l'habitatge metropolità tendeix a configurar-se com un espai únic i integrat. Si en lloc d'adoptar l'escala municipal, ens fixem en cada un dels àmbits estadístics, es reproduïxen les mateixes pautes territorials però, evidentment, amb uns valors més elevats: prop de tres de cada quatre residents a la Regió Metropolitana de Barcelona que han canviat de residència en els darrers 15 anys viuen a la mateixa corona que abans, mentre que a la resta de Catalunya aquest valor s'eleva a quatre de cada cinc.

Fins ara, s'ha tractat la població de la Regió Metropolitana de Barcelona com un conjunt homogeni, sense atendre les característiques sociodemogràfiques. És el moment doncs de plantejar-se si, tal com s'ha apuntat, existeixen patrons de mobilitat residencial diferents entre la població metropolitana (taula 4).

Una primera distinció important fa referència a l'origen geogràfic del cap de família, segons si ha nascut o no a Espanya. Els resultats no poden ser més aclaridors ja que la població immigrada presenta una mobilitat residencial molt més elevada que la població espanyola: nou de cada deu immigrants ha canviat de residència en els darrers 15 anys; en el cas dels espanyols, la proporció és d'un de cada dos. Sens dubte, cal relacionar aquest fet amb l'onada immigratòria recent que s'ha esdevingut al nostre país: com que es tracta de movi-

TAULA 4 Relació entre la població resident a la RMB i la població arribada a l'habitatge en els darrers 15 anys, segons diverses variables sociodemogràfiques del cap de família (origen geogràfic, categoria professional, edat i nivell d'instrucció) (2006)

		Població resident		Població arribada a l'habitatge en els darrers 15 anys			
		%	%	Total de canvis d'habitatge		Canvis d'habitatge i de municipi	
				Diferència	%	Diferència	
Origen geogràfic*	Nascuts a Espanya	90,3	82,5	-7,8	76,1	-14,2	
	Nascuts fora d'Espanya	9,7	17,5	7,8	23,9	14,2	
Categoria professional*	Baixa	45,7	45,3	-0,4	47,6	1,9	
	Mitjana	35,5	35,3	-0,2	34,1	-1,4	
	Alta	15,7	17,3	1,6	15,8	0,1	
	Altres respostes**	3,2	2,2	-1,0	2,5	-0,7	
Edat*	< 26 anys	1,0	1,8	0,8	1,3	0,3	
	26-35 anys	14,5	27,2	12,7	29,1	14,6	
	36-45 anys	19,8	32,5	12,7	32,9	13,1	
	46-55 anys	22,2	18,9	-3,3	17,4	-4,8	
	56-65 anys	19,6	11,3	-8,3	11,3	-8,3	
	> 65 anys	22,6	8,1	-14,5	7,3	-15,3	
	NS/NC	0,3	0,3	0,0	0,8	0,5	
Nivell d'instrucció*	Sense estudis	11,3	6,2	-5,1	6,0	-5,3	
	Estudis primaris	39,8	33,5	-6,3	33,0	-6,8	
	Estudis secundaris	30,3	36,6	6,3	38,8	8,5	
	Estudis superiors	18,0	23,1	5,1	21,6	3,6	
	NS/NC	0,6	0,7	0,1	0,7	0,1	
N mostral		(7.012)	(3.537)	(1.414)			

* Les dades fan referència al cap de família.

** Inclou els que no contesten, els que no es poden situar en cap categoria i els que no han treballat mai.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

ments força recents —el 70,8% dels canvis residencials de la població nascuda a l'estranger s'ha produït en els darrers cinc anys—, l'Enquesta recull, molt probablement, el moviment des del país d'origen cap a la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquest fet explica, doncs, que més de la meitat (el 54,6%) dels canvis residencials efectuats per població nascuda fora de l'Estat espanyol durant els darrers 15 anys hagin significat un canvi de municipi de residència (i, per a la majoria, ens atreviríem a dir un canvi de país i tot); mentre que entre els espanyols, el percentatge es redueix al 36,8%. Dit d'una altra manera, tot i que la població que no ha nascut a l'Estat espanyol només representa una de cada deu de les persones residents a la Regió Metropolitana de Barcelona entrevistades, és la protagonista de gairebé un de cada quatre canvis de municipi de residència.

Una segona segmentació de la població metropolitana té a veure amb la categoria professional del cap de família: les classes altes són les que presenten més mobilitat residencial, amb la particularitat que aquesta es

limita pràcticament al municipi on es resideix, tendència que comparteixen amb els estrats intermedis de la societat. Per contra, la mobilitat més reduïda de les classes baixes té un caràcter més intermunicipal. Com es veurà més endavant, l'explicació d'aquest fet cal buscar-la en la motivació que impulsa a efectuar un canvi residencial, vinculada principalment a aspectes econòmics i de millora de l'habitatge, als quals els estrats socioeconòmics més baixos són més sensibles.

Una altra variable important a l'hora d'analitzar la mobilitat de la població és la que es refereix a la fase del cicle vital, aspecte a què ens podem aproximar de manera indirecta a partir de l'edat del cap de família. Els resultats obtinguts no poden ser més concloents: hi ha més mobilitat residencial durant la joventut, fruit de la formació de parella i de noves llars a partir de l' emancipació de l'habitatge familiar. Així, la població amb una edat compresa entre 26 i 45 anys representa un terç de la població metropolitana i protagonitza tres de cada cinc moviments, sense que s'observi una propensió

més elevada a canviar de municipi. Per contra, les edats madures s'associen a mobilitats baixes vinculades a situacions residencials ja consolidades, amb forts vincles i xarxes relacionals —familiars, socials, etc.— amb el territori on es resideix. Això explica que quan es canvia de municipi en edats avançades, en la majoria dels casos es tracta de mobilitat de caràcter intramunicipal.

Finalment, una última variable de segmentació rellevant fa referència al nivell d'estudis assolit per la població. Les dades mostren que a mesura que augmenta el grau d'instrucció, la probabilitat de realitzar un moviment residencial és més gran; tot i que, en realitat, el comportament d'aquesta variable està força condicionat per l'estructura d'edats de la població: per un efecte de generació, la població més jove és la que disposa d'uns nivells formatius més elevats i, com s'ha vist, és la que presenta una major propensió a realitzar un moviment residencial. És interessant, però, comprovar que la probabilitat de realitzar una migració intermunicipal no augmenta necessàriament en paral·lel al nivell d'estudis, sinó que les persones amb estudis secundaris són les que presenten un valor més gran en aquest sentit. És una mostra més que la decisió de realitzar un canvi residencial té molt a veure amb termes de millora de l'habitatge i la facilitat econòmica d'accedir-hi, i que la població més instruïda, associada a la classe benestant, té més llibertat d'elecció residencial.

Així, en resum, si s'hagués de dibuixar un perfil de la població que ha realitzat un canvi residencial en els darrers 15 anys, ens hi aproximariem força si afirméssim que es tracta de població jove, més instruïda i més benestant que la mitjana, i que, territorialment, tendeix a desconcentrar-se i dispersar-se. Forçosament, caldria però matisar que aquesta afirmació tan sols seria certa per una àmplia majoria de la població, la nascuda a l'Estat espanyol. I és que la població forana presenta una dinàmica migratòria particular: la seva mobilitat és més elevada que la de la població nascuda a l'Estat i, al contrari del que succeeix amb aquest últim grup de població, tendeix a localitzar-se als nuclis urbans.

La coexistència d'aquestes dues dinàmiques ens fa plantejar dos temes d'interès per la pròpia realitat socioeconòmica de les ciutats metropolitanes: en primer lloc, cal preguntar-se si aquesta tendència de la immigració forana a localitzar-se en els nuclis urbans de la població és tan sols un efecte passatger fruit de la recent onada immigratòria i si, amb el pas del temps, la població nouvinguda seguirà els mateixos passos que la població espanyola i tendirà a descentralitzar-se. La resposta a aquesta pregunta és difícil de plantejar amb les dades actuals, si bé és cert que la lògica de la cadena de vacants del mercat de l'habitatge ens ho pot fer pensar.

El segon tema, també molt interessant, és el de la diferenciació sociodemogràfica dels protagonistes del flux d'entrada i de sortida de població a les ciutats centrals, pel que fa al filtratge: quines són les diferències entre els qui emigren de la ciutat de Barcelona i els qui hi arriben? Les anàlisis realitzades permeten confirmar la selecció que el mercat de l'habitatge exerceix sobre la població nouvinguda i els efectes que això pot tenir sobre les estructures sociodemogràfiques del poblament. Aquests efectes no s'han d'interpretar necessàriament en clau negativa, sinó com una oportunitat que pot contribuir a l'homogeneïtzació dels nivells de renda mitjana entre els diferents àmbits territorials de la Regió Metropolitana.

Un element indispensable a l'hora d'analitzar la mobilitat residencial de la població fa referència a la motivació que impulsa el moviment migratori. En aquest sentit, l'*Enquesta* no pot ser més conclouent: més de la meitat (el 50,5%) dels canvis de residència de la població metropolitana esdevenint durant els darrers 15 anys tenen a veure amb qüestions de l'habitatge i l'entorn (taula 5). En segon lloc, hi ha els motius familiars (38,0%) que, de fet, també tenen una relació directa amb les condicions de l'habitatge, i estan vinculats amb la falta d'espai causada per l'arribada de nous membres a la família (fills, persones grans de les quals s'ha de tenir cura, etc.) o,

TAULA 5 Motiu principal del darrer canvi d'habitatge realitzat per la població de la RMB, segons any d'arribada a l'habitatge i origen geogràfic del cap de família (2006)

	Any d'arribada a l'habitatge			
	Abans de 1990	1990-2005		Conjunt de la població
	Conjunt de la població	Nascut a Espanya	Nascut fora d'Espanya	
Motius d'habitatge/entorn	46,2	51,9	43,8	50,5
Motius familiars	39,7	41,5	21,2	38,0
Motius laborals	10,1	3,4	30,3	8,1
Altres motius	2,2	2,4	3,1	2,5
NS/NC	1,8	0,8	1,6	0,9
N mostral	(2.678)	(2.918)	(619)	(3.537)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

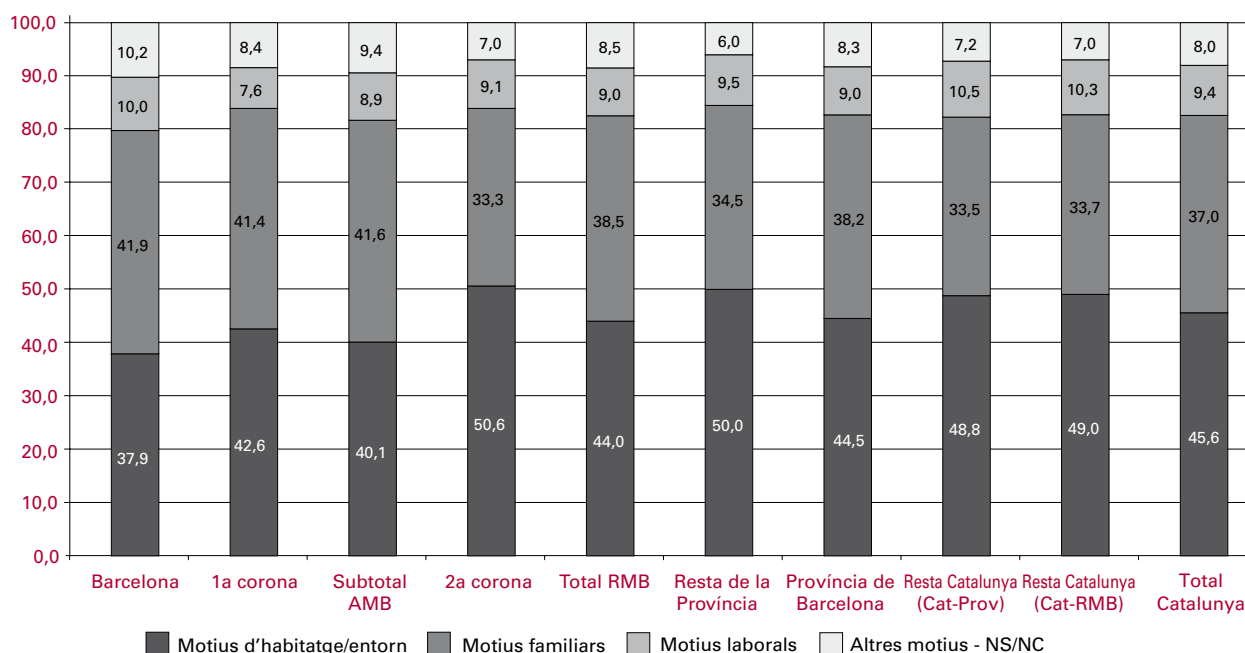
per contra, amb l'excés d'espai (causat per la desaparició del cònjuge en el cas de la població d'edat més avançada). Finalment, els motius laborals tenen poc protagonisme en l'explicació de la mobilitat residencial a la Regió Metropolitana de Barcelona: segons el que indiquen les dades, el volum de població que canvia de lloc de residència per apropar-se al lloc de treball és força baix (8,1%), i encara ho és més si només es té en compte la població nascuda a Espanya (3,4%). Com es veurà en altres articles d'aquest monogràfic, aquest fet té molta importància a l'hora d'explicar l'augment de la distància entre lloc de treball i de residència i, per tant, de l'ús extensiu que els residents fan del territori metropolità.

Com s'acaba d'entreveure, aquesta visió general amaga, però, un comportament diferent important segons l'origen geogràfic del cap de família. En efecte, els motius exposats són vàlids per als moviments dels últims 15 anys de la població nascuda a l'Estat espanyol —i, a causa del seu pes relatiu, per al conjunt de la població resident a la Regió Metropolitana de Barcelona—, però no pas per a la població nascuda en un altre país: en aquest últim cas, malgrat que els motius relacionats amb l'habitatge es mantenen en primera posició (43,8%), cal destacar l'augment dels motius laborals (30,3%). Sens dubte aquesta dada indica que les migracions internacionals tenen una motivació laboral: una part importantíssima de la població que ha arribat a l'Estat espanyol durant els darrers 15 anys ho ha fet per treballar-hi i, per tant, l'Enquesta recull el fet que aquest canvi de residència obeeix a motius laborals.

Hi ha tres factors que ens fan pensar, però, que en un futur no gaire llunyà aquesta importància dels motius laborals en les migracions residencials de la població nascuda a l'estranger tendirà a reduir-se i a equiparar-se amb la de la població nascuda a l'Estat espanyol: en primer lloc, el fre que l'onada immigratòria viu actualment, que tendeix a reduir els desplaçaments vinculats a la incorporació al mercat de treball; en segon lloc, la importància creixent del pes del reagrupament familiar en el conjunt de les migracions internacionals que, òbviament, farà augmentar el percentatge de canvis residencials deguts a motius familiars i de millora de l'habitatge (per la necessitat d'espai), i finalment, en tercer lloc, cal pensar que l'assentament de la població nouvinguda i la millora de les condicions de vida han de tendir a homogeneïtzar les pautes de comportament residencial de la població amb independència del seu origen geogràfic.

La pregunta que cal formular és si les motivacions de canvi residencial a la Regió Metropolitana de Barcelona són diferents de les de la població de la resta de Catalunya, per tal de saber si existeixen mecanismes diferents d'integració de l'espai metropolità. La figura 3 ens mostra que els motius relacionats amb l'entorn i l'habitatge són els principals factors explicatius dels moviments residencials a tot Catalunya. No obstant això, cal destacar dos fets importants: d'una banda, la ciutat de Barcelona presenta el valor més baix de tots els àmbits territorials analitzats (37,9%) fruit de la major importància dels motius laborals ja apuntada anteriorment. Sembla que aquesta tendència s'estén, encara que de manera més diluïda, als municipis de la Primera corona. Un altre as-

FIGURA 3 Distribució de la població que ha canviat d'habitatge per motiu de l'últim canvi, segons lloc actual de residència (2006). %



Nota: Submostra formada per la població que ha canviat d'habitatge alguna vegada.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

pecte que no es pot menystenir en l'elecció residencial dels qui han optat per traslladar-se a viure a la ciutat de Barcelona és el paper de les xarxes familiars i socials, atès que un 29,3% de la població nouvinguda a la capital catalana declara haver-s'hi traslladat per aquest motiu.

D'altra banda, cal remarcar que, tant a la Segona corona com a la resta de la Província, en la meitat dels casos el canvi residencial està motivat per aspectes relacionats amb l'habitatge i l'entorn. Sens dubte, la principal causa cal buscar-la en el fet que, segons la percepció col·lectiva, aquestes àrees ofereixen unes condicions residencials més bones a un preu més reduït. En aquest sentit, mentre que el preu de l'habitatge és el principal motiu per traslladar-se a viure a la Primera corona metropolitana (31,8%), la millora de l'entorn residencial ho és en el cas de la Segona corona, amb un percentatge idèntic.

Així, es pot concloure que la via residencial de la integració de l'espai metropolità obeeix a motius directament relacionats amb l'habitatge i l'entorn: la recerca de millora de les condicions —major superfície, accés a la propietat, entorn més agradable, etc.— a un cost més baix. I el que territorialment és potser més important és que aquesta lògica no sembla circumscriure's a la Regió Metropolitana de Barcelona, sinó que s'estén més enllà dels seus límits per abraçar el conjunt del territori català.

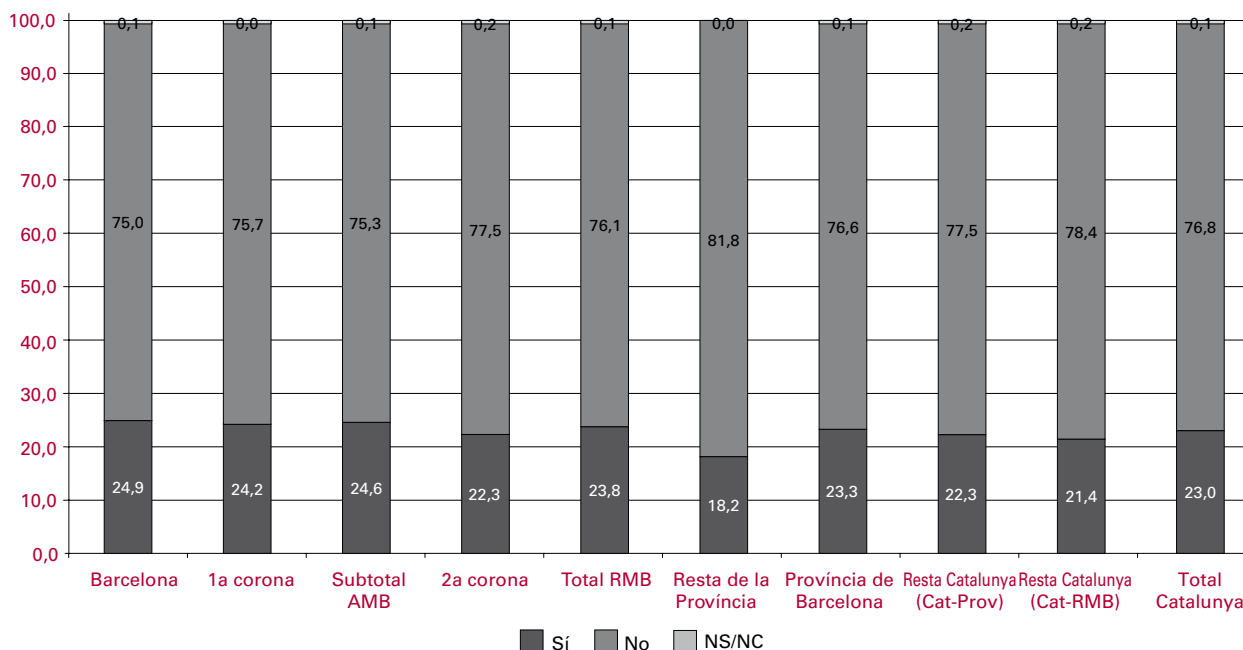
A més de la motivació dels moviments residencials passats, l'Enquesta també permet conèixer les expectatives de canvi en un futur immediat (figura 4). Si es

comparen les dades de la present edició amb les de l'anterior, s'observa un creixement en les expectatives de canvi residencial de la població metropolitana. Així, gairebé un de cada quatre residents té previst canviar de domicili, un valor superior al de la resta de Catalunya.

Sens dubte, hi ha dos motors de canvi principals, que estan relacionats, d'una banda, amb l'estructura d'edat de la població i, de l'altra, amb l'origen geogràfic. En primer lloc, l'arribada a edats madures de les generacions nascudes durant el *baby boom* de les dècades dels seixanta i setanta al nostre país determina que l'etapa actual del seu cicle de vida estigui marcada per l'assentament, tant de la situació residencial —cosa que explica l'augment de motius com ara la millora l'habitatge o del règim de tinença (cal pensar que en termes d'accés a la propietat)— com familiar —es detecta un augment dels canvis motivats per l'ampliació del nombre de membres de la llar (vinculada, principalment, al naixement de fills). No és d'estranyar, doncs, que la població amb una edat compresa entre 26 i 35 anys sigui la que té més intenció de canviar d'habitatge en els pròxims cinc anys (taula 6). Per contra, la formació de parella i l'emancipació respecte a la llar familiar, que es dona en edats més joves, perd pes relatiu (del 51,5% de l'any 2000 es passa al 44,7% cinc anys més tard). Finalment, les edats avançades s'associen al desig de permanència a l'habitatge actual.

L'altre element que explica l'augment de la voluntat de la població de canviar de residència té a veure amb l'increment del pes relatiu de la població nascuda fora de l'Estat espanyol i la major disposició a canviar d'habitatge: mentre que aquesta població representa el 9,7%

FIGURA 4 Expectatives de la població amb relació a canviar d'habitatge en els propers cinc anys, segons el lloc de residència actual (2006). %



Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

TAULA 6 Relació entre la població resident a la RMB i la població que té previst canviar d'habitatge en els propers cinc anys, segons diverses variables sociodemogràfiques (origen geogràfic, categoria professional, edat i nivell d'instrucció) (2006)

		Població resident		Població que té previst canviar	
		%	%	%	Diferència
Origen geogràfic	Nascuts a Espanya	90,3	81,2		-9,1
	Nascuts fora d'Espanya	9,7	18,8		9,1
Categoria professional	Baixa	47,0	48,6		1,6
	Mitjana	33,8	35,5		1,7
	Alta	11,7	10,9		-0,8
	Altres respostes*	7,5	4,9		-2,5
Edat	< 26 anys	10,7	27,1		16,4
	26-35 anys	22,4	43,1		20,7
	36-45 anys	19,2	16,2		-3,0
	46-55 anys	14,2	6,7		-7,5
	56-65 anys	14,3	4,3		-10,0
	> 65 anys	19,3	2,7		-16,6
Nivell d'instrucció	Sense estudis	10,8	3,7		-7,1
	Estudis primaris	35,0	25,8		-9,1
	Estudis secundaris	34,4	44,3		9,9
	Estudis superiors	19,8	26,2		6,4

* Inclou els que no contesten, els que no es poden situar en cap categoria i els que no han treballat mai.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

del total de la població, el seu pes relatiu és el doble (18,2%) en la categoria dels que tenen previst realitzar un moviment residencial en els propers cinc anys. No vament, els motius tenen a veure amb l'assentament en el territori —l'ampliació de la família, ja sigui per la via de la descendència o del reagrupament familiar— i la millora de les condicions de vida (millora de l'habitatge i del règim de tinença). Aquest és un desig compartit per les categories professionals més baixes —on es concentra bona part de la població nouvinguda— que, en termes relatius, tenen més ganes de canviar d'habitatge.

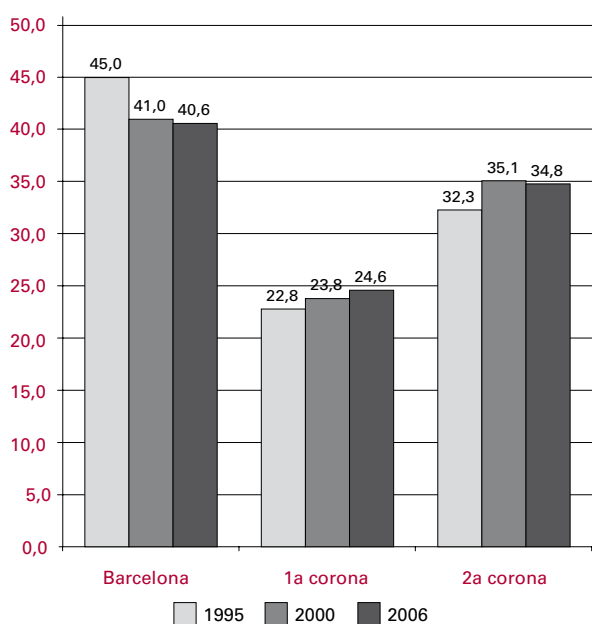
Finalment, seria convenient fer un apunt sobre el lloc on la població desitja anar a viure: amb independència del lloc de residència actual, la voluntat generalitzada de les llars metropolitanes és realitzar una migració de curta distància, de dimensió urbana, en un entorn proper, ja sigui al mateix barri de residència, en un municipi proper o, a molt estirar, en un altre municipi del mateix àmbit territorial. Cal destacar també que prop d'un terç de la població encara no ha decidit on es vol traslladar a viure. Malgrat aquesta voluntat de proximitat expressada, les dades sobre el canvi real de residència apunten, com hem vist, que sovint aquesta migració implica una distància més gran, amb un canvi d'àmbit de residència important i, sovint, amb una dimensió metropolitana.

2. Les transformacions en la localització de les activitats econòmiques

Tal com passa en el cas de la població, la localització de les activitats productives en el territori metropolità segueix les mateixes tendències de descentralització i dispersió. Al mateix temps, s'hi suma una tercera característica: la terciarització. En efecte, el pes de la ciutat de Barcelona en els llocs de treball i en l'ocupació de la Regió Metropolitana continua disminuint, si bé, en aquest últim cas, el creixement induït per l'arribada de població forana sembla haver frenat el fort descens experimentat en els últims quinquennis. Paral·lelament, tot el territori metropolità, i especialment la ciutat central, tendeix a especialitzar-se cada cop més en el sector de serveis, que ja aplega dos de cada tres llocs de treball metropolitans i ocupa una proporció idèntica de població activa.

Si la descentralització i la dispersió caracteritzen la distribució territorial de la població a la Regió Metropolitana de Barcelona, també són els elements que expliquen la disposició dels llocs de treball en el territori. En efecte, la figura 5 mostra que l'ocupació localitzada a la ciutat de Barcelona continua perdent pes relatiu en el conjunt de la Regió Metropolitana (del 45% l'any 1995 al 40,6% el 2006), si bé amb un ritme molt inferior respecte a l'anterior quinquenni. L'altra diferència remarcable respecte al període 1995-2000 és que el consegüent

FIGURA 5 Evolució de la localització dels llocs de treball de la població de la RMB* (1995, 2000 i 2006). %



* Submostra formada per la població ocupada que viu i treballa a la Regió Metropolitana de Barcelona.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (1995, 2000 i 2006)

guany no és absorbit de la mateixa manera per les dues corones metropolitanes: mentre que la Primera corona continua augmentant el seu pes relatiu (ja s'hi localitzen un de cada quatre llocs de treball metropolitans), la participació de la Segona corona sembla que s'estanca a l'entorn d'un de cada tres.

El fenomen del desplaçament de l'activitat industrial des del centre dels nuclis urbans cap als polígons industrials als afores periurbans és un fet que s'inicià en la dècada dels anys seixanta i s'accentuà arran de la crisi econòmica desencadenada l'any 1973. Per tant, s'inicia molt abans que les migracions que caracteritzen l'actual procés de metropolitanització del territori català. El que sí que és nou, però, és l'abast territorial d'aquest procés de descentralització, ja que gràcies a l'efecte de les infraestructures de transport —i el consegüent augment de l'accessibilitat—, les empreses s'han pogut establir en el territori d'una manera relativament homogènia

TAULA 7 Distribució dels llocs de treball de la població de la RMB* segons sector d'activitat i àmbit territorial on es localitzen (2006)

	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	NS/NC	Total
Barcelona	**	22,7	30,0	48,7	45,6	40,6
Primera corona	**	27,4	23,1	23,9	10,7	24,6
Segona corona	**	49,9	46,9	27,4	43,7	34,8
N mostral	**	(913)	(255)	(2.408)	(18)	(3.616)

* Submostra formada per la població ocupada que viu i treballa a la Regió Metropolitana de Barcelona.
** No significatiu.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

TAULA 8 Evolució de la distribució dels llocs de treball de la població de la RMB*, segons sector d'activitat i àmbit territorial on es localitzen (2000 i 2006)

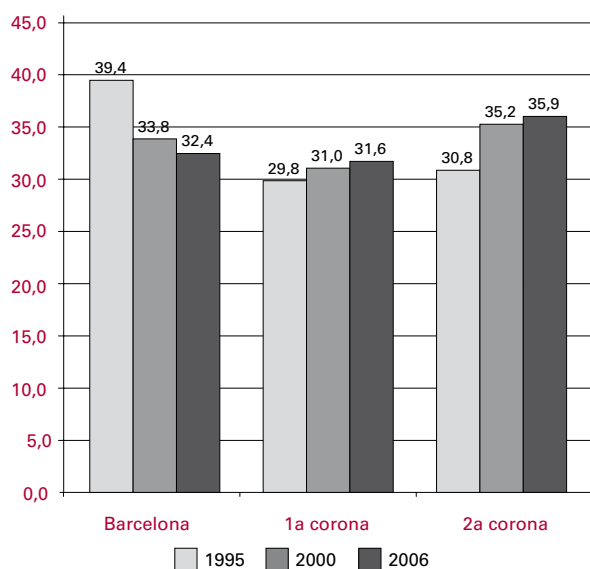
	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Total RMB
2000				
Agricultura	0,0	0,1	0,6	0,2
Indústria	19,4	29,9	41,6	29,7
Construcció	4,3	5,8	7,5	5,8
Serveis	76,0	63,9	49,9	64,0
NS/NC	0,3	0,3	0,4	0,3
N mostral	(1.160)	(673)	(993)	(2.826)
2006				
Agricultura	0,1	0,5	1,2	0,6
Indústria	14,2	28,1	36,2	25,3
Construcció	5,2	6,6	9,5	7,0
Serveis	80,0	64,6	52,4	66,6
NS/NC	0,6	0,2	0,6	0,5
N mostral	(1.468)	(890)	(1.258)	(3.616)

* Submostra formada per la població ocupada que viu i treballa a la Regió Metropolitana de Barcelona.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (2000 i 2006)

en funció de l'oferta de sòl urbanitzable i sense estar tan subjectes a la necessitat de situar-se prop de la mà d'obra. No obstant això, l'efecte d'aquesta relocalització de l'activitat industrial i residencial actua en sentit contrari al del mateix guany d'accessibilitat: mentre que aquest possibilita la separació física cada cop més gran entre tots dos elements —oferta i demanda i, més concretament, entre la població ocupada i els llocs de treball—, l'extensió del territori que en resulta obliga a una mobilitat més gran dels individus i, per tant, a la recerca de noves mesures per augmentar l'accessibilitat d'aquests «nous» territoris.

Tal com passava en el cas de la població, aquest procés de descentralització de l'ocupació està acompanyat de la dispersió: són els municipis més petits, per sota dels

FIGURA 6 Evolució de la distribució de la població ocupada de la RMB segons el lloc de residència* (1995, 2000 i 2006)



* Submostra formada per la població ocupada que viu i treballa a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (1995, 2000 i 2006)

100.000 habitants, els que experimenten un augment més elevat de llocs de treball i passen del 40,05% de l'any 2000 al 43,4% sis anys més tard, en detriment de les ciutats més grans —exclosa Barcelona—, que passen del 18% al 16%, respectivament.

Pel que fa a la composició del mercat de treball a la Regió Metropolitana segons el sector d'activitat, s'observa clarament un biaix en funció del lloc de localització: mentre que un de cada dos llocs de treball del sector de serveis es concentra a la ciutat de Barcelona, la indústria i la construcció tendeixen a concentrar-se a la Segona corona metropolitana. Això obeeix a dues cares de la mateixa moneda: l'oferta més gran de sòl i el preu més assequible d'aquests territoris facilita, d'una banda, la implantació d'activitats industrials —sovint en forma de polígons d'activitat econòmica— i, de l'altra, que s'erigeixin com a principals àrees de creixement residencial, tal com s'ha vist en l'apartat anterior (taules 7 i 8).

Si en lloc de centrar-nos en els territoris, ens fixem en els sectors d'activitat econòmica, observem que el predomini del sector de serveis és generalitzat al conjunt del territori metropolità i, fins i tot, augmenta la seva quota respecte als anys anteriors: el 66,6% de l'any 2006 enfront del 63,3% de deu anys enrere. Territorialment, aquesta progressiva terciarització de l'activitat és més gran a la ciutat de Barcelona, on quatre de cada cinc llocs de treball correspon a aquest sector.

Aquest augment es fa en detriment, sobretot, del sector industrial, el pes relatiu del qual continua disminuint de manera continuada. Les dades de la taula 8 també

TAULA 9 Evolució de la distribució de la població ocupada de la RMB* per sectors d'activitat, segons lloc de residència (2000 i 2006)

2000	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Barcelona	**	23,2	21	39,9	33,8
Primera corona	**	32	33,3	30,5	31
Segona corona	**	44,8	45,7	29,7	35,2
N mostral	**	(840)	(163)	(1.809)	(2.826)
2006	Agricultura	Indústria	Construcció	Serveis	Total
Barcelona	**	23,5	20,3	37,2	32,4
Primera corona	**	31,8	35,5	31,4	31,6
Segona corona	**	44,6	44,3	31,5	35,9
N mostral	**	(913)	(255)	(2.408)	(3.616)

*Submostra formada per la població ocupada que viu i treballa a la Regió Metropolitana de Barcelona

** No significatiu

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (2000 i 2006)

TAULA 10 Evolució de la distribució de la població ocupada de la RMB* per lloc de residència, segons sector d'activitat (2000 i 2006)

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Total RMB
2000				
Agricultura	0,1	0,1	0,5	0,2
Indústria	20,4	30,7	37,8	29,7
Construcció	3,6	6,2	7,4	5,8
Serveis	75,5	62,9	53,9	64,0
NS/NC	0,4	0,1	0,4	0,3
N mostral	(955)	(876)	(995)	(2.826)
2006				
Agricultura	0,3	0,4	1,1	0,6
Indústria	18,3	25,4	31,4	25,3
Construcció	4,4	7,9	8,7	7,0
Serveis	76,4	66,0	58,3	66,6
NS/NC	0,6	0,3	0,6	0,5
N mostral	(1.172)	(1.144)	(1.300)	(3.616)

*Submostra formada per la població ocupada que viu i treballa a la Regió Metropolitana de Barcelona.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (2000 i 2006)

confirmen el boom experimentat pel sector de la construcció els darrers anys: entre 1995 i 2006 es multiplica per dos la seva quota de mercat al conjunt de la Regió Metropolitana i gairebé per tres a la Segona corona. No obstant això, l'actual moment d'estancament del mercat de l'habitatge, amb la desacceleració immobiliària

i la crisi econòmica que redueix el límit creditici de la banca, fan augurar un estancament o, fins i tot, una reducció de la importància del sector.

Com a subgrup de la població total, les dades relatives a l'ocupació resident confirmen la tendència a la descentralització i, pel que fa referència als sectors de treball, a la terciarització. Pel que fa al primer aspecte (figura 6), menys d'un de cada tres treballadors de la Regió Metropolitana resideix a la ciutat de Barcelona (32,4%), quan fa deu anys la proporció era de dos de cada cinc (39,4%). Això va acompanyat, lògicament, dels consegüents augments de les dues corones metropolitanes, en aquest cas, sense excepcions. De totes maneres, aquesta pèrdua de pes relatiu de la ciutat central és menor que l'experimentada durant el quinquenni anterior (1995-2000), fet atribuïble a la tendència que ja hem comentat de creixement de la població forana a les ciutats centrals.

Sectorialment, aquest descens del pes dels ocupats residents a la capital catalana es fa notar en totes les activitats (taula 9) excepte en la indústria, que sembla mantenir-se a l'entorn del 23% de la població ocupada del sector, si bé respecte al conjunt de la població ocupada de la ciutat només n'ocupa el 18,3% (taula 10). Aquesta darrera taula ens mostra la forta correlació existent entre la població ocupada resident en un àmbit territorial segons el sector d'activitat i els llocs de treball d'aquest mateix sector que s'hi localitzen: en tots ells, i en gradació des de la ciutat central cap a les corones metropolitanes, el sector de serveis és el predominant entre la població ocupada. S'observa alhora que la indústria i la construcció guanyen pes relatiu a mesura que ens allunyem de la ciutat central. En tots els àmbits, l'agricultura té una participació testimonial (entorn de l'1%) en el conjunt dels llocs de treball i les ocupacions de la població metropolitana.

3. La integració i especialització funcional de l'espai

Els fenòmens de descentralització i dispersió de la població i de les activitats productives en el territori s'han esdevingut paral·lelament en el temps i en l'espai, però no necessàriament seguint un procés convergent. La conseqüència d'aquest fet és l'increment de la mobilitat i l'ús cada vegada més extensiu del territori metropolità, que implica una ampliació de l'espai de vida dels seus habitants.

Els anteriors apartats han pretès manifestar un seguit de tendències que s'esdevenen actualment a la Regió Metropolitana de Barcelona —i, per extensió, a la resta del territori català— i que es poden resumir breument de la següent manera:

- S'ha esdevingut un fenomen de desconcentració i dispersió de la població en el territori: les ciutats més grans perden població, fruit de les migracions

internes catalanes, en benefici dels municipis més petits. S'acompleix, així, una suburbanització residencial mitjançant la qual l'entorn de les grans ciutats es configura com una àrea d'expansió residencial. Tan sols la tendència de la població nascuda fora de l'Estat espanyol d'establir-se a la ciutat central sembla exercir de fre a aquesta dinàmica.

- Paral·lelament, s'ha produït un procés creixent de descentralització de l'ocupació: la convivència cada vegada més difícil entre les activitats industrials i residencials urbanes, i la necessitat creixent d'espais específics per a la indústria (més amplis, accessibles i dotats de serveis i equipaments) actuen segurament com a forces centrífugues que tendeixen a impulsar l'assentament de les activitats industrials fora dels nuclis urbans, especialment als municipis de la Primera i la Segona corona metropolitanes, fet que es tradueix en una pèrdua de llocs de treball tant en termes absoluts com relatius.
- Finalment, hi ha hagut, alhora, un canvi en la base econòmica del país, amb el pas d'una economia basada en el sector industrial a una economia preeminentment fonamentada en el sector terciari, que guanya pes relatiu en tots els àmbits territorials analitzats.

Malgrat la coincidència d'aquestes descentralitzacions, i la influència que l'una té sobre l'altra, no hi ha cap evidència d'un comportament convergent entre les dispersions de la població i de l'ocupació en el territori. De fet, un dels elements més característics d'aquest procés és la creixent separació física entre el lloc de residència i el lloc de treball.

Hi ha dos indicadors bàsics que il·lustren aquest fet: els nivells d'autocontenció i d'autosuficiència laboral, és a dir, la capacitat que tenen els municipis de retenir la seva població ocupada i la capacitat d'ocupar els llocs de treball del municipi amb la població que hi resideix.

La taula 11 mostra l'evolució dels nivells d'autocontenció i autosuficiència a escala municipal segons cada un dels àmbits territorials analitzats. El primer indicador ens permet apreciar que, per primera vegada, més de la meitat de la població treballa fora del municipi de residència, tant si s'analitza el que s'esdevé a la Regió Metropolitana de Barcelona (47,6% de la població ocupada resident) com al conjunt de Catalunya (amb un valor de l'indicador de 49,5%). Si aquest valor no és més baix és a causa del pes relatiu dels treballadors residents a la ciutat de Barcelona que, tot i el descens experimentat, és, i de molt, l'àmbit territorial amb un nivell d'autocontenció més elevat (72,2%). De fet, el descens és generalitzat a tot el territori català i, molt especialment, en el territori de la província de Barcelona que no forma part de la Regió Metropolitana —amb caigudes més elevades que a les corones metropolita-

TAULA 11 Nivell d'autocontenci3 i d'autosufici3ncia laboral municipal als diferents 3mbits territorials de Catalunya (1995–2006)

	Autocontenci3 laboral municipal*			Autosufici3ncia laboral municipal**		
	1995	2000	2006	1995	2000	2006***
Barcelona	79,1	76,6	72,2	73,1	66,6	63,2
Primera corona	35,6	30,6	29,1	49,7	43,5	39,8
Subtotal AMB	-	-	51,2	-	-	54,4
Segona corona	58,3	48,9	41,3	59,9	54,6	46,1
Subtotal RMB	59,6	52,4	47,6	63,5	56,9	51,5
Resta de la Prov3ncia	-	56,6	46,8	-	61,7	54,5
Subtotal prov3ncia de Barcelona	-	52,7	47,6	-	57,3	51,7
Resta de Catalunya (Cat.-prov.)	-	-	55,1	-	-	64,1
Resta de Catalunya (Cat.-RMB)	-	-	53,5	-	-	62,2
Total Catalunya	-	-	49,5	-	-	54,7

* Percentatge de poblaci3 ocupada que treballa al municipi de resid3ncia.

** Percentatge de llocs de treball d'un municipi ocupats per treballadors que hi resideixen.

*** A l'hora de la comparaci3 amb edicions anteriors de l'*Enquesta*, cal fer notar que l'any 2006 es consideren tots els llocs de treball ocupats per residents a tot Catalunya, i no tan sols a la Prov3ncia com s'esdevenia l'any 2000.

Font: Enquesta de condicions de vida i h3bits de la poblaci3 (1995, 2000 i 2006)

nes—, fet que ens confirma l'expansi3 de les dinàmiques metropolitanes més enllà de les seves fronteres clàssiques.

Si analitzem els resultats tenint en compte l'indicador del nombre d'habitants del municipi, s'observa que aquest presenta una clara gradaci3: com més poblaci3, més autocontenci3 —fins a arribar als nivells ja assenyalats de la ciutat de Barcelona. Així, mentre que als municipis que no arriben als 10.000 habitants menys d'un de cada tres habitants (29,4%) treballa al seu municipi, entre els de més de 100.000 —exclosa Barcelona— la proporci3 s'eleva a dos de cada cinc (38,8%).

El segon dels indicadors analitzats, l'autosufici3ncia, segueix una tend3ncia similar a l'anterior: a la Regi3 Metropolitana, un de cada dos llocs de treball localitzats a cada municipi és ocupat per poblaci3 que no hi resideix. Novament, la ciutat de Barcelona és l'àmbit territorial que té un nivell més elevat, de manera que dos de cada tres llocs de treball els ocupen persones residents a la ciutat. A la resta de territoris, el descens esdevé generalitzat, i és més intens a la Segona corona i a la resta del territori provincial. A escala municipal, l'indicador segueix la mateixa tend3ncia que l'autocontenci3: com més habitants té un municipi, més elevada és la proporci3 de llocs de treball ocupats per poblaci3 resident. En aquest cas, la difer3ncia entre els municipis petits i grans és més elevada: l'autosufici3ncia és del 36,9% en els que tenen menys de 10.000 habitants i del 59,2% en els que en tenen més de 100.000 —novament exclosa Barcelona.

Paral·lelament, i fruit d'aquest doble procés de descentralitzaci3 i dispersi3 del poblament i de les activitats productives, s'esdevenen la fragmentaci3 del territori i l'especialitzaci3 de les seves peces: en el nou territori dispers

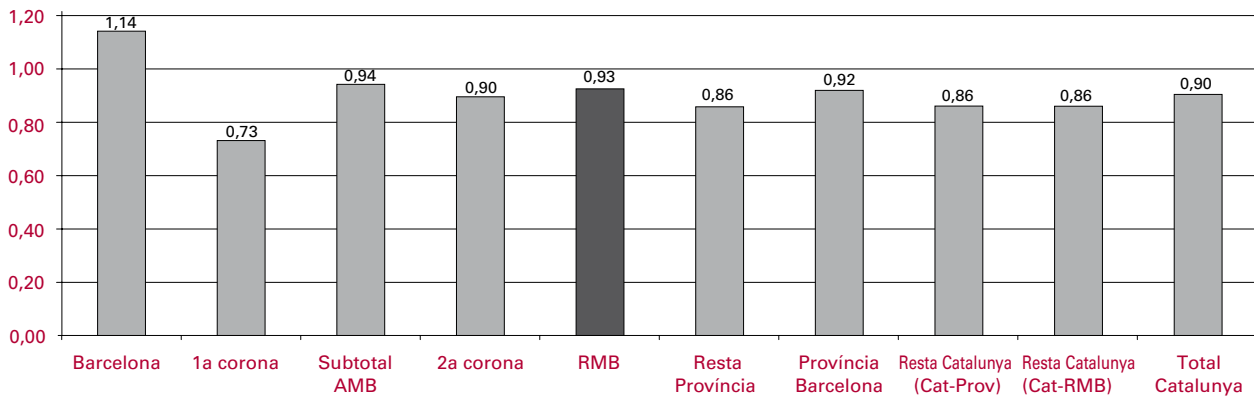
s'introdueix la discontinuïtat, la distància física entre els diferents fragments especialitzats (urbanitzacions residencials, polígons d'habitatge, enclavaments industrials, universitats públiques o privades, centres comercials, etc.). En conseqüència, algunes parts del territori tendeixen a especialitzar-se com a zones residencials mentre que unes altres acolliran majoritàriament activitat econ3mica, fet que dona com a resultat una especialitzaci3 funcional a escala local.

Una bona mesura de l'especialitzaci3 dels territoris és la relaci3 entre el nombre de llocs de treball que hi ha i el nombre de persones ocupades que hi resideixen, que es coneix com a índex de descentralitzaci3. Els resultats de l'indicador s'han d'interpretar de manera que com més pr3xim a la unitat sigui el resultat, més equilibri territorial hi ha (i, per tant, menys descentralitzaci3). Un valor inferior a 0,3 es pot interpretar com una zona especialitzada residencialment; per contra, un valor més gran d'1,5, com un centre d'atracci3 de la mobilitat, com a regi3 especialitzada econ3micament.

La figura 7 mostra clarament quin és el nivell d'especialitzaci3 de cada un dels territoris. S'hi aprecia clarament que la ciutat de Barcelona és l'únic àmbit territorial que conté un nombre més elevat de llocs de treball que de poblaci3 ocupada resident. A la resta d'àmbits, la situaci3 és la inversa, especialment a la Primera corona metropolitana, que es configura com un espai residencial important. Aquesta dada, combinada amb la baixa autocontenci3 laboral municipal, confirma l'important paper d'atracci3 de poblaci3 treballadora forana de la ciutat de Barcelona.

Alguns autors defineixen aquesta nova organitzaci3 de l'espai —que alguns han batejat *nova territorialitat*— basant-se en el funcionalisme, que parteix de la idea d'una

FIGURA 7 Índex d'especialització funcional (llocs de treball/població ocupada), per àmbits territorials de Catalunya (2006)



Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

organització territorial basada en la segregació de les diferents activitats urbanes (residència, feina i oci) mitjançant la seva localització en espais diferenciats entre els quals hi ha d'haver una immillorable xarxa viària. Les interpretacions de les transformacions territorials ressenyades són encara força contradictòries, sens dubte a causa de la relativa proximitat dels canvis esdevinguts.

La conseqüència lògica d'aquest nou model territorial sobre la vida quotidiana de les persones és clara: l'ampliació del que s'anomena *espai de vida*, que es pot definir com la porció del territori on l'individu efectua les activitats quotidianes —el treball, les compres, l'oci, etc.

En efecte, fruit de les noves pautes de localització residencial i laboral, l'espai de vida de la població metropolitana s'amplia: cada cop hi ha més desvinculació entre el lloc de residència i el lloc on es desenvolupa la vida quotidiana, amb la consegüent pèrdua del poder explicatiu de la localització residencial en el comportament territorial de la població. La conseqüència final d'aquest procés és l'augment de la mobilitat, tant en termes quantitius —el nombre de desplaçaments— com qualitius —l'increment de la distància mitjana.

4. Conclusions

L'expansió de les dinàmiques metropolitanitzadores del territori català semblen un fet inqüestionable: els processos de descentralització i de dispersió de la població i de les activitats productives, que segueixen la lògica ja apuntada en anteriors edicions de l'*Enquesta* «de dins cap a fora i del gran cap al petit», es continuen mani-

festant a la Regió Metropolitana de Barcelona i, el que és més important, tendeixen a expandir-se fora de les seves fronteres clàssiques.

Així, la tendència de la ciutat central —Barcelona— de perdre pes relatiu en favor de les dues corones metropolitanes en matèria de població i llocs de treball es manté, i d'aquesta tendència en comencen a ser partícips la resta de la comarques de la província de Barcelona. La reflexió sobre aquest fet és clara: cal pensar que Catalunya es configura cada cop més com una «ciutat-regió», seguint lògiques territorials de les diferents ocupacions i especialitzacions de l'espai cada cop de major abast? Respondre afirmativament de manera rotunda aquesta pregunta és potser —almenys encara— un pèl agosarat, però amb les dades de l'*Enquesta* sí que es pot concloure que, actualment, el territori català es caracteritzaria pel fet de ser format per una realitat articulada en un conjunt d'àrees urbanes funcionalment molt relacionades, interdependents i integrades, tot i que separades espacialment.

El que és evident és que, més enllà de la concepció espacial que implica el nou model territorial, les transformacions descrites tenen un ampli reflex en la vida quotidiana de les persones, que, a grans trets, es caracteritza per un ús extensiu del territori i l'ampliació de l'espai de vida, entès com la porció del territori on es realitzen les activitats quotidianes. En efecte, d'una banda, el lloc de residència perd cada cop més importància a l'hora d'explicar el comportament territorial de la població i, de l'altra i en conseqüència, la mobilitat quotidiana guanya cada cop més protagonisme en la configuració territorial de l'espai.

Introducció

1. El règim de tinença i l'accés a l'habitatge

2. La tipologia de l'habitatge

3. Les característiques dels habitatges

4. La satisfacció respecte a l'habitatge

5. La residència secundària

6. Conclusions

L'HABITATGE A LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA, 1995-2006*

Introducció

L'habitatge és un element clau en el funcionament d'una societat i en la definició de la seva estructura territorial. D'una banda, la satisfacció de les necessitats residencials bàsiques de la població resulten imprescindibles per garantir la cohesió social. La manera de satisfer-les, amb expectatives sempre creixents, determina (i força) la qualitat de vida del ciutadans. De l'altra, com que es tracta d'un bé al qual s'accedeix majoritàriament a través del mercat lliure, les diferències d'ingressos de les famílies i de preus en l'espai metropolità fan que l'habitatge actuï com un motor i com un filtre poderosíssim en la distribució dels grups socials en el territori.

Aquest article es proposa analitzar les principals qüestions residencials a partir de les dades que ens forneix l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (ECVHP).¹ Així, hem plantejat un conjunt d'hipòtesis que s'han estructurat en cinc apartats: en el primer, ens preguntem pel règim de tinença predominant i per les condicions d'accés a l'habitatge; en el segon, veurem quins són els tipus d'habitatge predominants i quina relació tenen amb el model territorial; en el tercer, aprofundirem en les característiques dels habitatges, tant pel que fa a la superfície i antiguitat com pel que fa als equipaments i espais de què disposen; en el quart, veurem la percepció que els ciutadans tenen sobre la residència on viuen tot analitzant-ne els principals inconvenients; per últim, en el cinquè, ens centrarem en la residència secundària, per veure quina part de la població en té i on se situa.

Abans de començar, volem fer notar al lector que molts dels temes que es tracten en aquest article estan estretament relacionats amb les dinàmiques d'assentament de la població en el territori que es poden trobar

en altres articles d'aquesta mateixa publicació. Efectivament, la satisfacció de les necessitats d'habitatge, i més concretament, la manera en què ho fan els mecanismes del mercat, permetrà aprofundir en la hipòtesi que el mercat de l'habitatge condiona de tal manera l'ús del territori per part de la població que esdevé un element determinant en les dinàmiques espacials metropolitanes i en la distribució dels grups socials.

1. El règim de tinença i l'accés a l'habitatge

Un dels trets més característics del mercat de l'habitatge metropolità, i del conjunt de l'Estat en general, és el pes que hi té la propietat. En un context de fort augment dels preus, les condicions de finançament dels préstecs hipotecaris han actuat com un element de contenció de l'esforç econòmic dels que han adquirit un habitatge. Tot i així, i en part per aquest mateix motiu, els preus no han deixat de pujar a uns ritmes mai vistos en la nostra història recent, i han generat l'espiral característica de les bombolles immobiliàries. Les condicions d'accés a una residència de propietat varien molt en funció dels ingressos dels grups socials i de les diferències de preus entre Barcelona i les corones metropolitanes. En conseqüència, el mercat de l'habitatge actua com un motor en la descentralització i dispersió de la població, i en la distribució dels grups socials en el territori.

El mercat immobiliari espanyol es caracteritza pel pes que hi té la propietat com a règim de tinença, un fet que contrasta amb la situació d'altres països europeus del nostre entorn. Aquesta situació, que podríem qualificar d'excepcional, és el fruit d'unes polítiques públiques que des de fa algunes dècades han estat adreçades, sobretot, a l'accés a la propietat, tant en el mercat lliure com en el protegit. Així, actualment, viure en un habitatge de propietat ha esdevingut un hàbit cultural, que predomina en les estratègies residencials i en les condicions de vida de la població.

Les dades de l'Enquesta de l'any 2006 ho confirmen. Així, a la taula 1, s'aprecia que la propietat és el règim de tinença clarament predominant, tant a la Regió Metro-

* L'autor vol agrair els comentaris i suggeriments realitzats pel geògraf Oriol Nel·lo.

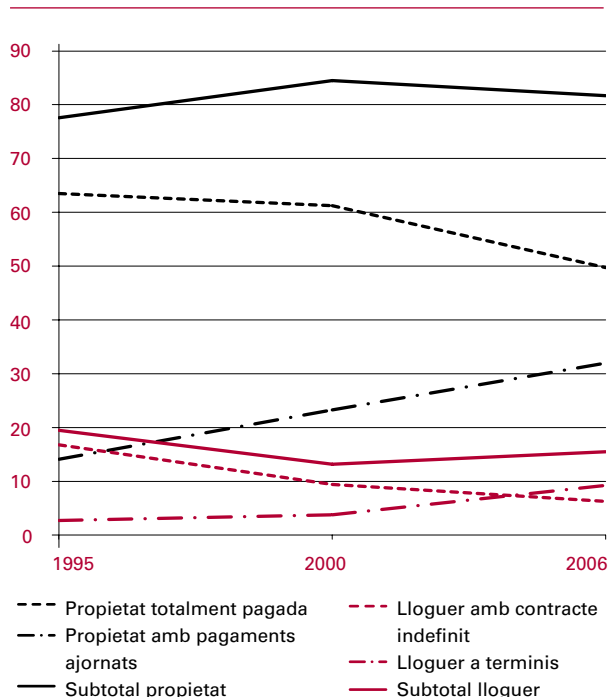
¹ Vegeu informació sobre el contingut i la metodologia de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població a l'article introductor d'aquesta mateixa revista, que edita l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

TAULA 1 Població de Catalunya segons el règim de tinença de l'habitatge on resideix (2006). %

	Barcelona	1a corona	2a corona	Total RMB	Resta Catalunya	Total Catalunya
Propietat pagada	48,6	53,6	47,7	49,8	52,5	50,6
Propietat en curs de pagament	22,4	32,2	40,9	32,0	31,4	31,8
Subtotal propietat	71,1	85,8	88,5	81,8	83,9	82,4
Lloguer indefinit	12,1	3,3	3,2	6,3	5,2	5,9
Lloguer a terminis	13,3	8,7	5,8	9,2	6,8	8,5
Subtotal lloguer	25,3	12,0	9,0	15,5	12,0	14,4
Altres respostes	3,5	1,9	2,3	2,6	3,9	3,0
NS/NC	0,1	0,2	0,1	0,1	0,2	0,2
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(3.236)	(10.249)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

FIGURA 1 Població de la Regió Metropolitana de Barcelona segons el règim de tinença de l'habitatge on resideix (1995-2006). %



Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (1995, 2000 i 2006)

litana de Barcelona (81,8%) com a la resta de Catalunya (83,9%). Però si n'analitzem l'evolució, s'observa que per primer cop en les edicions de l'Enquesta es produeix un lleuger descens de la propietat entre els entrevistats que viuen en llars de l'àmbit metropolità (vegeu la figura 1): si l'any 1990 un 73% vivia en aquest règim i l'any 2000 ja arribava al 84,6%, el 2006 ha baixat 2,8 punts per situar-se en el 81,8%. La principal causa d'aquest canvi de tendència s'ha de buscar, segurament, en la incidència sobre el mercat de immobiliari que han tingut les llars on viu la població nouvinguda (un 58,9% de la qual viu de lloguer i tan sols un 37,4% en propietat), i no pas en un

canvi en les pautes residencials. De fet, entre la població nascuda a Espanya, la propietat continua la tendència a l'augment i se situa l'any 2006 en el 86,6%.

L'opció de viure en propietat té una traducció molt clara en el nombre de famílies que han de fer front al pagament d'una hipoteca (tot i que hi ha altres factors, com l'allargament dels terminis d'amortització o l'augment dels canvis de residència per millorar la que es tenia, que també tenen una forta incidència). Si ens centrem en les llars que paguen hipoteca (vegeu la figura 1), l'any 1995 només un 14,1% de la població metropolitana vivia en famílies que es trobaven en aquesta situació; en canvi, l'any 2000 ja arribaven al 23,3% i l'any 2006 van pujar fins al 32%. Lògicament, aquest percentatge és més alt en els territoris que presenten saldos positius per les migracions metropolitanes. Així, a la Segona corona, que és el principal àmbit receptor, els qui paguen hipoteca arriben al 40,9%; a la Primera, al 32,2%, i a Barcelona, que és el principal territori emissor, se situen al 22,4%. L'expansió del fet metropolità més enllà de les comarques metropolitanes es reflecteix en l'increment dels qui tenen la propietat pendent de pagar a la resta de la Província, que ha passat d'un 20,3% l'any 2000 a un 30,3% l'any 2006.

Quin és l'esforç econòmic que suposa per a les famílies l'accés a l'habitatge en propietat? Les dades de l'Enquesta ens permeten aproximar-nos a aquesta qüestió, ja que recullen informació sobre la despesa anual mitjana que les llars destinen al pagament de la hipoteca i, també, sobre els seus ingressos mitjans. Com que es tracta de valors mitjans, no es té en compte la diversitat de situacions econòmiques que es donen a les llars. L'anàlisi se centrarà, doncs, en l'evolució temporal i en les diferències entre àmbits territorials. Tot i les limitacions, aquest enfocament ens permetrà veure que el mercat immobiliari actua, segurament, com un motor de les migracions metropolitanes que condiciona la distribució dels grups socials en el territori.

TAULA 2 Despesa anual mitjana per pagar la hipoteca a les llars de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (2000 – 2006). €

	Barcelona	1a corona	2a corona	Total RMB
2000	5.822	5.200	5.433	5.442
2006	7.341	7.097	6.555	6.897

Nota: Submostra formada per la població que resideix en un habitatge de propietat que encara s'està pagant i que hi ha arribat en els darrers cinc anys.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (2000 i 2006).

Els residents a la Regió Metropolitana que han arribat al seu municipi en els darrers 15 anys paguen de mitjana 6.532 euros anuals, un import que creix fins als 6.897 euros si prenem en consideració la població que ha arribat en els darrers cinc anys (vegeu la taula 2). Si es compara amb les dades de l'any 2000 (5.442 euros anuals, en preus corrents), s'observa que la despesa per pagar l'habitatge ha augmentat un 26,7% a la Regió Metropolitana. Aquesta variació seria molt inferior a la que s'ha produït en els preus que, com ens indiquen altres fonts, s'haurien incrementat de mitjana al voltant del 130%. Les diferències s'expliquen si tenim en compte les condicions de finançament dels crèdits hipotecaris que, en un context de reducció dels tipus d'interès i amb l'allargament dels terminis d'amortització, haurien compensat parcialment el fort creixement dels preus i haurien alleugerit l'augment de les quotes mensuals. Això hauria permès comprar a un grup de població que d'altra manera no hagués pogut tenir accés

TAULA 3 Accessibilitat relativa a la propietat* (2006)

Hipoteca/Ingressos	Corones			Total RMB
	Barcelona	1a corona	2a corona	
Barcelona	26,5	25,6	23,7	24,9
Primera corona	28,8	27,8	25,7	27,0
Segona corona	29,9	28,9	26,7	28,1
Total RMB	28,3	27,3	25,2	26,6

Hipoteca/Ingressos	Grandària municipal					Total RMB
	Barcelona	100.000-300.000 hab.	50.000-99.999 hab.	10.000-49.999 hab.	< 10.000 hab.	
Barcelona	26,5	23,9	25,4	24,1	26,1	24,9
100.000-300.000	32,5	29,2	31,1	29,5	32,0	30,5
50.000-99.999	28,0	25,2	26,8	25,4	27,6	26,3
10.000-49.999	28,4	25,5	27,2	25,8	28,0	26,7
<10.000	26,2	23,5	25,0	23,8	25,8	24,6
Total RMB	28,3	25,4	27,0	25,7	27,8	26,6

* Relació percentual entre les despeses mitjanes per pagar la hipoteca i els ingressos familiars mitjans disponibles, mesurada per la població de cada àmbit que ha arribat a l'habitatge en els darrers cinc anys.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

a la propietat. Aquesta situació, però, es pot mirar des d'un altre punt de vista, ja que les condicions financeres haurien permès la compra d'uns habitatges cada cop més sobrevalorats, i haurien estat una de les principals causes de la forta pujada dels preus.

Quan s'analitza l'evolució de la despesa per pagar la hipoteca per territoris, s'observa que a la Primera corona l'augment ha estat molt superior que a Barcelona i que a la Segona corona (36,5%, 26,1% i 20,6%, respectivament). Si l'any 2000 la despesa a la qual havia de fer front una persona resident a Barcelona per pagar una hipoteca era un 12% superior a la d'una persona resident a la Primera corona, l'any 2006 aquesta diferència tan sols és del 3,4%, és a dir, la despesa entre la població de Barcelona i la de la Primera corona s'estaria igualant. L'any 2006, la despesa mitjana dels qui viuen a la Primera corona hauria superat fins i tot la dels de la Segona corona (7.097 i 6.555 euros, respectivament).

Per valorar l'esforç de les famílies per accedir a l'habitatge de propietat també s'han de tenir en compte els ingressos d'aquestes llars. Com mostra la taula 3, l'any 2006 les llars metropolitanes que pagaven hipoteca havien de destinar un 26,6% dels ingressos declarats per fer front al pagament. Aquestes dades contrasten amb les estimacions del cost d'accés a la propietat que tenim d'altres fonts, que eleven l'esforç de les llars a més d'un terç de la renda mitjana disponible. Tanmateix, cal tenir en compte que les dades de l'Enquesta no contenen informació sobre el pagament d'entrada efectuat en la compra, ni sobre els costos de transacció.

Tot i això, les dades de què disposem permeten analitzar quina ha estat l'evolució de l'esforç econòmic de les llars. Així, si ens fixem en la informació que ens ofereix l'Enquesta, malgrat la forta pujada de preus a la qual fèiem referència, l'esforç de les famílies no hauria variat tant en relació amb l'any 2000, quan els pagaments suposaven un 25,9% dels ingressos. Aquestes dades confirmen el que dèiem més amunt, és a dir, que les condicions financeres fins l'any 2006 haurien sostingut el fort augment dels preus, que s'hauria traslladat d'una manera moderada als pagaments mensuals de les fa-

mílies, tot contenint l'esforç de les llars per accedir a un habitatge a canvi, però, de que s'inflés la bombolla immobiliària.

Les dades de l'*Enquesta* també ens permeten veure que el mercat residencial actua com un poderós impulsor del procés de descentralització i dispersió del poblament sobre l'espai metropolità, i com un condicionant en l'assentament dels grups socials sobre el territori. Tal com es pot veure a la taula 3, on l'accessibilitat es calcula amb els ingressos i els preus mitjans, una família de Barcelona que volgués accedir a un habitatge de propietat a la mateixa ciutat, hi hauria de destinar un 26,5% dels ingressos. Ara bé, en el cas que optés per situar la residència en altres àmbits, n'hi hauria de destinar menys: un 25,6% a la Primera corona i només un 23,7% a la Segona. En el cas de les llars que viuen a la Primera corona, l'esforç mitjà, si es volen quedar al mateix territori, és molt superior al que han de fer els residents a Barcelona o a la Segona corona. En concret, haurien de dedicar-hi un 27,8% de la renda, mentre que els de la Segona hi destinarien un 26,7%. Si volguessin anar a Barcelona, encara haurien de pagar més: un 28,8%.

El mateix ocorre si analitzem el cost mitjà d'accés a l'habitatge de propietat agrupant els ingressos de les llars i les despeses per pagar la hipoteca segons el nombre d'habitants dels municipis. Així, la població de Barcelona, amb unes rendes mitjanes més elevades, hauria de fer un esforç inferior si volgués anar a viure a localitats d'altres dimensions. Els qui viuen en els municipis més petits (de menys de 10.000 habitants) són, juntament amb les persones residents a Barcelona, els qui tindrien més possibilitat d'elegir, ja que el cost de quedar-se seria el més baix (un 25,8%). Si anessin a municipis d'altres dimensions (excepte Barcelona), el cost encara es reduiria més. En el cas dels habitants dels municipis mitjans-petits (de 10.000 a 49.999 habitants) succeeix el mateix, és a dir, després dels residents a Barcelona i als municipis petits, es trobarien amb les millors possibilitats. Per últim, els que es troben en la pitjor situació són els habitants de les grans localitats (de 100.000 a 300.000 habitants), que haurien de fer de mitjana l'esforç més elevat, tant si es quedessin a ciutats d'una mateixa dimensió, com si optessin per anar a municipis més petits.

Aquestes dades confirmen el que ja s'apuntava en altres edicions de l'*Enquesta*, en les quals s'observava que la població amb ingressos mitjans i alts resident a les ciutats més grans, com que té la possibilitat d'elegir el lloc de residència, podria tenir propensió a anar a municipis de dimensions mitjanes i petites, on podria accedir a un habitatge més nou i amb més superfície pel mateix preu. Les dades de l'edició del 2006 ja mostren aquesta distribució dels grups socials: s'observa que els qui viuen en municipis mitjans i petits i que abans vivien en municipis grans, no tan sols han de fer un esforç inferior per fer front al pagament, sinó que, a més, són els qui tenen més capacitat de triar en el territori metropolità.

Les opcions d'accés a la propietat també són molt diferents entre els diversos grups i col·lectius socials. La possibilitat de triar residència en el cas de les llars encapçalades per població de categories professionals baixes, per nouvinguts, per joves i per dones, és particularment limitada (vegeu la taula 4). Les famílies encapçalades per població de categories professionals altes ha de destinar tan sols un 21,8% de la renda per pagar la hipoteca, mentre que les categories mitjanes han de destinar-hi un 25,2%, i les baixes, un 29,9%. La població nouvinguda també ha de fer un esforç mitjà superior a l'autòctona (30,6% i 26,2% dels ingressos, respectivament), especialment si ha nascut més enllà de les fronteres de la Unió Europea dels 15. Un altre factor determinant és l'edat, sobretot en el cas dels joves, que han de dedicar-hi de mitjana un 32,6% dels ingressos, molt per sobre del 24% de les llars encapçalades per persones de 25 a 44 anys, i del 23,4% de les de 45 a 64 anys. Per tancar aquest repàs sobre les diferències socials en l'accés a la propietat, cal destacar que les dones cap de família són el col·lectiu que ha de fer més esforç per comprar un habitatge, ja que han de destinar-hi de mitjana un 33,2% dels ingressos, mentre que els homes tan sols un 25,3%. Les diferències de renda segons el gènere serien, també en el mercat immobiliari, un element discriminador per a les dones.

Hem fet notar que la informació de l'*Enquesta* presenta algunes limitacions que no permeten avaluar qüestions de gran importància, com les diferències en el termini dels crèdits entre els territoris estudiats, o la diversitat de

TAULA 4 Accessibilitat relativa a la propietat*, segons les característiques del cap de família (2006)

Característiques del cap de família	Accessibilitat relativa (Hipoteca/Ingressos)	
Origen geogràfic	Catalunya i resta Espanya	26,2
	Resta UE-15	24,1
	Resta món	31,8
Sexe	Home	25,3
	Dona	33,2
Categoria professional	Baixa	29,9
	Mitjana	25,2
	Alta	21,8
Edat	menys de 25 anys	32,6
	25-44	24,0
	45-64	23,4
	65 i més	29,6
Total RMB	26,6	

* Relació percentual entre les despeses mitjanes per pagar la hipoteca i els ingressos familiars mitjans disponibles, mesurada per a la població de la Regió Metropolitana de Barcelona que ha arribat a l'habitatge en els darrers cinc anys.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

situacions en els ingressos de les llars. Tanmateix, això confirma el paper decisiu que té el mercat de l'habitatge en la descentralització del poblament metropolità i en la capacitat dels grups socials d'assentar-se i usar el territori.

2. La tipologia de l'habitatge

L'habitatge plurifamiliar és el model predominant a la Regió Metropolitana (81,5%), tot i que des de la dècada dels vuitanta, paral·lelament a les dinàmiques de dispersió del poblament, els habitatges unifamiliars han anat augmentant. Aquest és el tipus residencial preferit per la població metropolitana, encara que en el darrer període sembla ser que els qui viuen en cases unifamiliars cada vegada hi troben més inconvenients (taula 5).

L'estructura urbana de la Regió Metropolitana de Barcelona es caracteritza per l'existència d'un sistema de ciutats de llarga tradició històrica on, juntament amb Barcelona, hi trobem les de l'antiga industrialització de la Segona corona. Sobre aquesta base, els creixements poblacionals i urbans produïts fins la dècada dels setanta, sobretot als municipis del continu urbà barceloní i a d'altres ciutats grans i mitjanes, han seguit majoritàriament un model d'alta densitat, l'anomenada ciutat compacta. Tal com correspon a aquest tipus de ciutat, l'habitatge plurifamiliar és el model predominant. L'any 2006 un 81,5% de la població metropolitana viu en pisos, mentre que els altres tipus residencials tenen un pes inferior: un 12,2% viu en cases unifamiliars en filera i un 6,1% en cases unifamiliars aïllades (vegeu la taula 5).

Tanmateix, les dinàmiques de dispersió del poblament que s'han produït a la Regió Metropolitana durant les dues darreres dècades han comportat un fort augment dels habitatges de baixa densitat. Així, entre la població que ha arribat al municipi on resideix després de l'any 1985, s'observa que un 27,1% viu en habitatges unifamiliars (un 15,6% en cases en filera i un 11,5% en cases aïllades), mentre que si mirem els que hi van arribar abans, tan sols un 16,9% viu en aquest tipus d'allotjament (vegeu la taula 6). L'increment dels habitatges unifamiliars és especialment intens a la Segona corona i a la resta de la província de Barcelona. En el cas de la Segona corona, el 44,3% dels qui van arribar després de 1985 viuen en habitatges unifamiliars (un 23,9% en cases en filera i un 20,4% en cases aïllades). A la resta de la Província, que com s'ha vist cada cop rep més població metropolitana, aquest percentatge arriba al 50,8% (un 31,2% en cases en filera i un 19,6% en cases aïllades). No tots els municipis, però, presenten el mateix model d'urbanització a les darreres dècades. Tal com s'observa a la taula 6, els habitatges unifamiliars són clarament predominants entre els que han arribat en un poble petit després de 1985, mentre que a les ciutats més grans encara hi predominen els que viuen en pisos.

Aquest increment de les residències unifamiliars es correspon amb les preferències que manifesta la població quan se li demana pel tipus d'habitatge favorit. L'any 2006, un 60,2% de les persones residents a la Regió Metropolitana declara que la seva preferència seria viure en un habitatge unifamiliar (un 39,1% en cases aïllades i un 21,1% en cases en filera), mentre que tan sols un 30% mostra predilecció per viure en un pis. La preferència per un habitatge unifamiliar és majoritària en tots dos sexes (encara que menys en el cas de les dones), i entre la població de totes les categories professionals i de tots els nivells d'estudis. Tan sols la gent gran i els residents a Barcelona mostren més preferència per viure en un pis.

Tot i que l'any 2006 hi ha una clara preferència pels habitatges unifamiliars, s'observa que els inconvenients i les mancances d'aquest model residencial comencen a ser percebuts i manifestats per la població. Almenys això es pot interpretar quan es constata que la preferència per viure en un habitatge unifamiliar ha baixat cinc punts en relació amb l'any 2000. Aquesta caiguda, que ha estat generalitzada a tots els àmbits territorials,

TAULA 5 Distribució de la població segons el tipus d'habitatge on resideix (2006). %

	Barcelona	1a corona	2a corona	Total RMB	Reste Catalunya	Total Catalunya
Estudi	1,1	0,1	0,2	0,5	0,5	0,5
Pis	95,9	87,9	61,4	81,0	51,3	71,6
Subtotal pis	97,0	88,0	61,6	81,5	51,8	72,2
Casa unifamiliar en filera	2,2	8,5	24,8	12,2	31,9	18,4
Casa unifamiliar aïllada	0,5	3,3	12,4	5,6	12,7	7,9
Masia	0,0	0,1	1,1	0,4	3,3	1,3
Subtotal unifamiliar	2,8	11,9	38,3	18,3	47,9	27,6
Altres tipus d'habitatge	0,3	0,1	0,1	0,1	0,3	0,2
N mostra	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(3.236)	(10.249)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006)

TAULA 6 Distribució de la població que ha arribat al seu municipi de residència en els darrers 20 anys segons el tipus d'habitatge on resideix (2006) %

	Corones					
	Barcelona	1a corona	2a corona	Total RMB	Resta Província	Total Província
Pis	97,2	87,6	55,6	72,8	46,6	70,7
Casa unifamiliar en filera	2,4	9,2	23,9	15,6	31,2	16,8
Casa unifamiliar aïllada	0,0	3,2	20,4	11,5	19,6	12,1
Subtotal unifamiliar	2,4	12,4	44,3	27,1	50,8	28,9
Altres respostes	0,4	0,0	0,2	0,1	2,6	0,3
N mostral	(238)	(516)	(784)	(1.538)	(130)	(1.668)

	Grandària municipal					
	Barcelona	100.000-300.000	50.000-99.999	10.000-49.999	Menys de 10.000	Total RMB
Pis	97,2	88,3	85,5	66,7	29,7	72,8
Casa unifamiliar en filera	2,4	10,9	9,8	22,1	27,9	15,6
Casa unifamiliar aïllada	0,0	0,8	4,7	11,2	41,8	11,5
Subtotal unifamiliar	2,4	11,7	14,5	33,3	69,7	27,1
Altres respostes	0,4	0,0	0,0	0,0	0,5	0,1
N mostral	(238)	(270)	(302)	(471)	(256)	(1.538)

Nota: Submostra formada per la població que ha arribat a l'habitatge després de 1985 procedent d'un altre municipi.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

a tots dos sexes, a tots els grups d'edat i a totes les categories professionals, ha estat especialment important (al voltant de deu punts) entre la població que viu a la Segona corona i entre les categories professionals altes, és a dir, entre la població que té més tendència a residir en habitatges unifamiliars. Sembla com si el model d'urbanització de baixa densitat que anava guanyant terreny des de la dècada dels vuitanta estigués perdent pes entre la població, sobretot entre la que hi viu. I sembla, en canvi, com si es tornessin a recuperar altres valors relacionats amb la proximitat dels serveis, els equipaments i els veïns, més característics del model de ciutat compacta.

3. Les característiques dels habitatges

Els habitatges de la població metropolitana són cada cop més grans i de més qualitat. Tanmateix, s'observen diferències importants segons la condició social, l'edat, el lloc de naixement i el territori de residència dels ciutadans. La població que viu en habitatges més antics i en règim de lloguer continua tenint més mancances que els qui viuen en allotjaments nous i de propietat.

La superfície mitjana residencial de què disposa la població metropolitana ha anat creixent en les darreres dècades, com a conseqüència de l'augment dels tipus d'habitatge unifamiliars. Si l'any 1995 l'espai era de 88,9 m² de mitjana, l'any 2000 havia arribat als 91,9 m², i l'any 2006 se situa ja en 93,1 m².

Fins l'any 2000, paral·lelament a l'increment de la superfície, s'havia produït un descens del nombre mitjà de persones per llar, que havien passat de 3,5 l'any 1995 a 3,2 l'any 2000. L'any 2006, però, s'observa una estabilització en el nombre de residents, que s'ha mantingut en 3,1 membres. L'envelliment de la població, i el conseqüent augment de llars unipersonals, i el descens de la fecunditat, que havien caracteritzat l'evolució de les unitats familiars fins les darreries del segle xx, han estat contrarestats per l'arribada de població nouvinguda que, en general, viu en habitatges amb una ocupació més elevada. Malgrat això, l'increment de l'espai mitjà dels allotjaments a la qual fèiem referència hauria donat com a resultat que en el darrer període encara hi hagués un lleuger augment de la superfície mitjana per càpita, que ha passat de 33,2 m² l'any 2000 a 35,4 m² l'any 2006.

Aquestes dades de caire general amaguen, però, una gran diversitat. De fet, tal com es pot veure a les taules 7 i 8, la superfície és una qüestió en la qual es reflecteixen moltes de les diferències socials (en funció de l'edat, la categoria social i l'origen geogràfic) i territorials a l'entorn metropolitana. Si ens centrem primer de tot en els àmbits territorials, observem que a mesura que ens allunyem del centre, la superfície mitjana i la proporció de superfície que correspon a cadascun dels habitants augmenten. Així, la població de la Primera corona és la que viu en habitatges més petits (83,1 m²) i és la que disposa de menys espai per càpita (30,5 m²). Els qui viuen a Barcelona tenen una mica més d'espai (85,4 m²)

TAULA 7 Superfície mitjana dels habitatges i superfície mitjana per càpita segons l'àmbit territorial de residència de la població (2006). m²

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Catalunya	Total Catalunya
Superfície mitjana habitatge	85,40	83,08	109,30	93,09	117,29	100,57
Superfície mitjana per càpita	34,66	30,46	40,50	35,45	43,17	37,83

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

de superfície mitjana i 34,7 m² per càpita), encara que és l'únic àmbit on la superfície mitjana s'ha reduït en relació amb l'any 2000, que era de 86,9 m². La població que resideix a la Segona corona, on hi ha més habitatges unifamiliars, gaudeix de més espai (109,3 m²) i de més superfície per persona (40,5 m²). Per últim, els de la resta de Catalunya viuen en immobles encara més grans (117,3 m²) i amb una superfície per persona més elevada (43,2 m²).

Si atenem les diferències en funció de la categoria professional del cap de família de les llars de la Regió Metropolitana, podem veure que les categories altes viuen en habitatges molt més grans (120,8 m²) i tenen més superfície per càpita (43,2 m²) que les categories professionals intermèdies (97,9 m² de superfície mitjana i 37,1 m² per càpita, respectivament) i les categories baixes (79,8 m² i 30,8 m², respectivament).

Les diferències també són significatives si observem l'origen geogràfic del cap de família. Les persones que han nascut a Espanya tenen habitatges de 94,5 m² de mitjana i disposen de 36,6 m² per persona, mentre que

la població nascuda fora de l'Estat viu en espais més petits (79,3 m²) i pot gaudir de menys metres per càpita (24,8 m²). Quan analitzem les condicions de vida de la població nouvinguda, cal tenir present que hi ha grans diferències en funció de l'àrea geogràfica de la qual procedeixen. La població que ha nascut als països de la Unió Europea dels 15 gaudeix d'uns habitatges més grans (109,1 m²) que els del conjunt de la població autòctona, i també disposa de molta més superfície per càpita (41,3 m²). En canvi, l'espai de les llars on viu la població provinent de la resta del món i la disponibilitat de superfície per persona són molt més baixos (76,04 m² de superfície mitjana i 23 m² per càpita, respectivament).

Per edats, les diferències també són importants, encara que no hi ha una correlació tan clara entre la superfície mitjana i per càpita. La població disposa de més espai durant l'edat adulta (99,8 m² els de 40 a 49 anys i 99,1 m² els de 50 a 59 anys), mentre que l'espai és més reduït en el cas de les llars on resideixen els joves, els joves-adults (94,2 m² els de 18 a 29 anys i 87,8 m² els

TAULA 8 Superfície mitjana dels habitatges i superfície mitjana per càpita on resideix la població de la Regió Metropolitana de Barcelona, segons les característiques sociodemogràfiques (2006). m²

Característiques sociodemogràfiques	Superfície mitjana de l'habitatge	Superfície mitjana per càpita
Categoria professional del cap de família	Baixa	30,84
	Mitjana	37,07
	Alta	43,19
Origen geogràfic del cap de família	Catalunya i resta d'Espanya	36,55
	Resta UE-15	41,31
	Resta món	22,99
Edat de la persona entrevistada	18-29	29,30
	30-39	30,78
	40-49	30,90
	50-59	37,09
	60-69	42,11
	70-79	47,95
	80 i més	49,75
	Total RMB	35,45

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

de 30 a 39) i la gent gran (90,6 m² els de 70 a 79 anys i 85,9 m² els de 80 anys i més). Entre la gent gran, però, la superfície mitjana per resident és molt més elevada (47,9 m² entre els de 70 a 79 anys i 49,7 m² entre els de 80 anys i més) ja que, com hem dit, hi ha més llars unipersonals. Una contradicció semblant es dona entre els més joves, però en aquest cas a la inversa, ja que viuen en immobles de mitjana més grans, però són els que gaudeixen de menys superfície per càpita (29,3 m² entre els de 18 a 29 anys i 30,8 m² entre els de 30 a 39).

Una altra de les característiques que l'Enquesta permet analitzar és la dels equipaments i els espais de què disposen els habitatges. Es poden distingir dues grans categories: els equipaments bàsics i els que no són considerats bàsics (que, tot i això, cada vegada són més freqüents a les llars metropolitanas). Les dades de la taula 9 mostren que gairebé tota la població de la Regió Metropolitana disposa dels serveis més bàsics: aigua calenta, un 99,1%; vàter dins de casa, un 99,4%, i dutxa o banyera, un 99,8%. En canvi, la disponibilitat d'altres

TAULA 9 Població de la Regió Metropolitana de Barcelona segons la disponibilitat d'equipaments i espais a l'habitatge on resideix i característiques territorials i sociodemogràfiques del cap de família (2006)

	Corones			Edat				Total RMB
	Barcelona	1a corona	2a corona	Menys de 25	25-44	45-64	65 i més	
Aigua calenta	98,7	99,5	99,0	95,5	99,6	99,2	98,2	99,1
Calefacció	57,0	53,8	74,0	26,8	65,1	64,6	55,1	62,2
Aire condicionat	39,0	37,5	35,3	22,5	40,6	41,3	26,0	37,2
Ascensor	71,4	55,1	39,9	34,2	55,6	57,7	51,1	55,2
Vàter fora de casa	1,0	1,5	3,6	2,2	1,4	1,6	3,9	2,1
Vàter dins de casa	99,4	99,5	99,4	97,8	99,7	99,8	98,4	99,4
Dutxa o banyera	99,6	100,0	99,9	100,0	100,0	99,8	99,6	99,8
Jardí o pati	13,7	26,5	48,3	18,7	29,4	32,2	27,4	30,0
Piscina o altres instal·lacions esportives	2,0	7,1	9,5	0,0	7,8	6,7	3,3	6,2
Garatge o aparcament dins l'edifici	23,9	28,5	46,9	9,5	35,9	38,9	21,7	33,6
Traster	11,3	13,8	34,2	10,1	20,9	21,6	17,6	20,3
Hort o corral	0,5	1,7	8,6	0,0	2,0	4,7	4,5	3,7

	Origen geogràfic				Categoria professional			Total RMB
	Catalunya i resta d'Espanya	Resta EU-15	Resta món	Subtotal fora d'Espanya	Baixa	Mitjana	Alta	
Aigua calenta	99,1	100,0	98,5	98,6	98,4	99,6	99,7	99,1
Calefacció	65,4	68,9	28,4	32,3	49,9	69,8	83,4	62,2
Aire condicionat	39,8	30,5	11,8	13,6	27,1	44,4	52,7	37,2
Ascensor	56,5	43,4	43,5	43,5	49,7	58,8	63,8	55,2
Vàter fora de casa	2,2	1,4	1,6	1,5	2,3	2,1	1,7	2,1
Vàter dins de casa	99,4	100,0	99,5	99,5	99,2	99,6	99,9	99,4
Dutxa o banyera	99,8	100,0	100,0	100,0	99,8	99,9	100,0	99,8
Jardí o pati	31,6	44,8	12,2	15,4	23,7	34,2	40,3	30,0
Piscina o altres instal·lacions esportives	6,4	12,3	3,9	4,7	3,3	7,5	12,6	6,2
Garatge o aparcament dins l'edifici	35,6	38,4	12,5	15,0	23,2	39,2	52,5	33,6
Traster	21,3	20,4	10,0	11,0	15,8	22,2	30,4	20,3
Hort o corral	4,0	9,8	0,6	1,5	3,1	4,6	4,2	3,7

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

equipaments i espais com el jardí o pati, l'aparcament dins l'edifici o el traster, presenten diferències notables segons el territori on es resideix, l'edat del cap de família, la categoria professional i el lloc de naixement. Abans d'analitzar aquestes diferències, val a dir que, quan es comparen les dades del 2006 amb les d'anteriors edicions de l'*Enquesta*, es constata que per a tots els territoris i col·lectius ha augmentat la disponibilitat d'aquests equipaments i espais. L'única excepció seria la població nascuda fora de la Unió Europea dels 15, la qual cosa ens indica que al mateix temps que han millorat les condicions residencials del gruix de la població, en el cas de la població nouvinguda, les condicions residencials han empitjorat.

Tal com s'observa a la taula 9, l'any 2006, la població de la Segona corona pot gaudir més de jardí o pati, garatge o aparcament a l'edifici, i traster, que no pas la de la Primera corona i, sobretot, que la de Barcelona. Si ens centrem en l'edat del cap de família, veiem que com més anys té el cap de família, es disposa proporcionalment de més equipaments, a excepció de les llars encapçalades per la gent gran, que són les que menys en disposen. Quan observem les diferències segons la categoria professional, lògicament les més altes són les que més gaudeixen d'aquests equipaments. Si tenim en compte el lloc de naixement, la població nascuda a Catalunya i a la resta d'Espanya té més disponibilitat d'equipaments que la població nascuda a l'estranger. Aquí, de nou, volem fer notar les grans diferències que es donen segons l'àrea geogràfica de procedència, ja que la població de la Unió Europea dels 15 és la que té

més propensió a tenir jardí, garatge i traster, i supera amb escreix a la població nascuda a Espanya, mentre que la de la resta del món és la que es troba en la pitjor situació.

Cal dedicar una menció a part a la disponibilitat d'ascensor, ja que per a determinats col·lectius, com la gent gran, s'ha de considerar com un equipament bàsic. Tan sols un 51,1% de les llars encapçalades per població de 65 anys en endavant viu en un edifici amb ascensor, mentre que la mitjana de la Regió Metropolitana se situa en el 55,2%. Veiem, doncs, que la gent gran té poca disponibilitat d'ascensor, tot i que es tracta de l'etapa del cicle vital en què aquest equipament és més necessari. A escala territorial, les diferències són força importants i s'han de relacionar amb la presència més elevada de tipus d'habitatges plurifamiliars en els àmbits centrals, tal com veiem més amunt. Així, gairebé tres quartes parts de la població de Barcelona (71,4%) viuen en habitatges amb ascensor, una proporció que disminueix a la Primera corona (55,1%) i, sobretot, a la Segona corona (39,9%).

Per últim, cal notar que el règim de tinença és un element determinant del nivell d'equipaments i dels espais, tant pel que fa referència als equipaments més bàsics (aigua calenta, vàter dins de casa, dutxa o banyera) com a la resta d'equipaments (calefacció, aire condicionat, ascensor, jardí o pati, piscina, garatge...). Com s'observa a la taula 10, els habitatges de propietat de la Regió Metropolitana estan més ben dotats que els de lloguer. Val a dir, però, que si es compara amb les dades que recollia l'*Enquesta* l'any 2000 la presència de tot tipus d'equipaments ha augmentat entre la població que viu de lloguer. Tanmateix, el fet que els habitatges de lloguer estiguin menys equipats reflecteix el que es comentava més amunt: que el règim de lloguer té, en termes generals, un paper residual en el mercat immobiliari.

L'*Enquesta* també ens aporta informació sobre l'antiguitat dels habitatges. Com es pot veure a la taula 11, només el 4,3% de la població metropolitana viu en edificis d'abans de 1900, i la que viu en edificis construïts en els següents 50 anys, és a dir, entre 1901 i 1950, tan sols representa el 8,6%. Els qui viuen en habitatges finalitzats als anys cinquanta ja representen, per només una dècada, un 6,8%. Amb tot, el període durant el qual es van construir més edificis es produeix en els anys següents, coincidint amb el gran salt demogràfic: gairebé la meitat dels residents (44,8%) viu en immobles que van ser finalitzats en les dècades dels seixanta i dels setanta. Als anys vuitanta i a la primera meitat dels anys noranta, el ritme de construcció d'edificis es va alentir en relació amb les dues dècades anteriors, tot i que la població que viu en habitatges construïts durant aquest període també és força destacable (un 10,1% en edificis construïts entre 1981 i 1990 i un 5,8% en edificis construïts entre 1991 i 1995). Per últim, també tenim

TAULA 10 Població de la Regió Metropolitana de Barcelona segons la disponibilitat d'equipaments i espais de l'habitatge on resideix i segons el règim de tinença (2006)

	Propietat	Lloguer	Total RMB
Aigua calenta	99,3	97,8	99,1
Calefacció	69,1	27,6	62,2
Aire condicionat	41,7	15,2	37,2
Ascensor	57,2	46,3	55,2
Vàter fora de casa	2,0	2,4	2,1
Vàter dins de casa	99,7	98,2	99,4
Dutxa o banyera	99,9	99,5	99,8
Jardí o pati	32,6	15,9	30,0
Piscina o altres instal·lacions esportives	7,0	2,3	6,2
Garatge o aparcament dins l'edifici	38,5	10,4	33,6
Traster	22,4	9,9	20,3
Hort o corral	4,4	0,6	3,7

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 11 Distribució de la població segons l'any de construcció de l'habitatge on resideix (2006)

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Total RMB	Resta Catalunya	Total Catalunya
Abans de 1900	8,1	1,4	3,0	4,3	7,6	5,3
De 1901 a 1930	9,7	1,4	2,4	4,6	3,2	4,1
De 1931 a 1950	6,2	2,7	3,0	4,0	4,0	4,0
De 1951 a 1960	10,5	5,6	4,2	6,8	3,9	5,9
De 1961 a 1970	21,3	22,3	13,0	18,6	11,0	16,2
De 1971 a 1980	22,9	33,6	23,2	26,2	18,7	23,8
Subtotal de 1961 a 1980	44,2	55,9	36,1	44,8	29,7	40,0
De 1981 a 1990	6,7	9,7	13,5	10,1	15,9	11,9
De 1991 a 1995	2,8	5,6	8,7	5,8	9,1	6,8
De 1996 a 2000	2,5	7,6	11,8	7,4	9,2	7,9
Després de 2000	2,5	4,6	6,7	4,6	7,6	5,6
Subtotal després de 1995	5,0	12,2	18,5	12,0	16,8	13,5
Ns/Nc	6,8	5,3	10,7	7,8	9,8	8,4
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(3.236)	(10.249)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

informació de quina ha estat la magnitud del període constructiu dels darrers deu anys: el 12% de la població metropolitana viu en habitatges finalitzats entre els anys 1996 i 2006.

Aquests trets generals metropolitans presenten diferències importants segons el territori al qual ens referim. Així, la població de Barcelona és, lògicament, la que més viu en habitatges construïts abans de l'any 1900 (8,1%), un percentatge molt més alt que el de les corones metropolitanes. A Barcelona l'antiguitat mitjana dels edificis on viu la població és de 50 anys, i a la Primera i a la Segona corona és de 33 i 31 anys, respectivament. A la Primera corona és on trobem més població que viu en habitatges construïts als anys seixanta i setanta (55,9%), mentre que a la Segona corona és on n'hi ha més que viu en edificis que es van finalitzar en anys posteriors. Cal destacar que un 18,5% de la població resident a la Segona corona viu en immobles construïts en els darrers deu anys. Per últim, s'observa que a la resta de Catalunya l'any d'edificació no està tan concentrat en un període (cal tenir en compte que aquestes dades agrupen tant les ciutats més grans com la resta del territori català; en aquest sentit, s'ha de tenir present que l'evolució edificatòria de les principals ciutats catalanes seria més semblant a la de la Regió Metropolitana de Barcelona). Per exemple, la població no metropolitana que resideix en habitatges construïts als anys seixanta i setanta tan sols representa el 29,7%, un valor que se situa molt per sota del dels àmbits metropolitans. En canvi, el pes dels qui viuen en habitatges acabats als anys vuitanta (15,9%) és molt superior al corresponent als àmbits metropolitans.

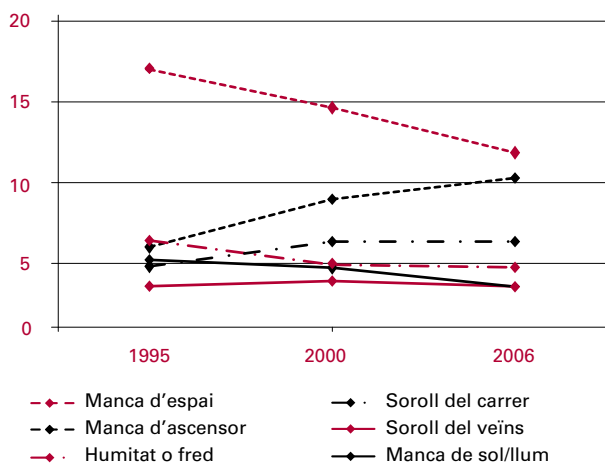
4. La satisfacció respecte a l'habitatge

Malgrat la millora generalitzada de les condicions dels habitatges, més de la meitat de la població metropolitana considera que el lloc on viu té algun inconvenient. Les queixes per les deficiències més bàsiques disminueixen (sobretot les referides a la manca d'espai), però augmenten les queixes per manca d'ascensor, especialment en els àmbits més centrals i on la població del territori metropolità està més envellida.

El 58,8% de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona considera que el seu habitatge té algun inconvenient, una proporció força semblant a l'obtinguda en les edicions de l'*Enquesta* dels anys 1995 i 2000. El problema al qual la població fa més referència és la manca d'espai (l'esmenta un 11,8% de les persones entrevistades), seguit de la manca d'ascensor (10,3%), del soroll al carrer (6,3%) i de la humitat i el fred (4,7%).

Si la percepció de l'existència d'algun inconvenient s'ha mantingut constant en els darrers quinze anys, no ho ha fet, en canvi, el tipus de problemes a què es refereix la població (vegeu la figura 2). Per exemple, la manca d'espai, malgrat que encara és el principal inconvenient, s'ha anat reduint d'una manera considerable (17,8% l'any 1995 i 11,8% l'any 2006). Aquest descens s'ha de relacionar amb el que comentàvem més amunt quan fèiem referència a l'augment de la superfície disponible per càpita. Els altres problemes en els quals s'observa un descens són la humitat i el fred (6,4% l'any 1995 i 4,7% l'any 2006), i la manca de sol i llum (5,2% l'any 1995 i 3,5% l'any 2006). En canvi, hi ha inconvenients

FIGURA 2 Evolució de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona segons l'inconvenient principal de l'habitatge on resideix (1995-2006). %



Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (1995, 2000 i 2006).

que cada cop són més percebuts per la població, com la manca d'ascensor (10,3% l'any 2006 i 6% l'any 1995), la manca de terrassa, pati o balcó, i que la casa tingui massa escales. Aquests dos darrers inconvenients, fins i tot, no sortien entre els inconvenients més mencionats pels entrevistats l'any 2000 i, ara, han estat citats per un 2,7% i un 1,7% de la població, respectivament. Sembla com si a mesura que milloressin els serveis bàsics, la població tingués noves expectatives. Tot plegat, ens

confirma el que ja apuntàvem en edicions anteriors de l'Enquesta: en societats com la nostra, la percepció i la satisfacció relacionades amb l'habitatge (i l'entorn urbà) estan clarament sotmeses a expectatives creixents.

Tanmateix, algunes expectatives semblen ser cada cop més bàsiques per alguns col·lectius, sobretot l'ascensor per a la gent gran, que com hem vist més amunt és una de les principals mancances. Els inconvenients i les expectatives tampoc són els mateixos en tots els territoris metropolitans ni en tots els grups socials. A més, l'antiguitat o el règim de tinença també són factors determinants en el nivell de satisfacció. Vegem-ho.

Tal com mostra la taula 12, la gent gran és la que afirma més sovint que no té cap inconvenient a l'habitatge (49,4%), i destaca per sobre de la resta de grups d'edat el problema de la manca d'ascensor (13%). La població adulta (de 45 a 64 anys) també declara en un percentatge elevat no tenir cap inconvenient (46,3%), la qual cosa es pot relacionar amb què disposa de més equipaments i espais, tal com hem vist. La població jove-adulta (de 25 a 44 anys), en canvi, és la que està més insatisfeta i tan sols un 33,6% declara no tenir cap inconvenient. En aquest grup d'edat, la manca d'espai és el problema més citat (16,2%). Per últim, la població més jove (de 18 a 24 anys) és un col·lectiu que també està força satisfet (un 41,4% declara no tenir cap inconvenient), i el principal problema és la manca d'espai (12,4%), segurament perquè un percentatge molt elevat viu encara a casa dels pares.

TAULA 12 Distribució de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona segons les característiques sociodemogràfiques i l'inconvenient principal de l'habitatge on resideix (2006)

	Edat de l'entrevistat				Origen geogràfic de l'entrevistat			Categoria professional de l'entrevistat			Total RMB
	18-24	25-44	45-64	65 i més	Catalunya i resta Espanya	Resta UE-15	Resta món	Baixa	Mitjana	Alta	
Manca d'espai	12,4	16,2	9,9	5,4	11,6	9,6	14,6	11,4	11,5	14,1	11,8
Manca d'ascensor	8,4	10,0	9,4	13,0	9,8	10,6	14,8	12,6	8,3	6,1	10,3
Humitat o fred	4,0	5,2	3,4	5,9	4,3	3,6	9,4	5,5	4,4	3,5	4,7
Soroll (dels veïns i/o del carrer)	13,7	10,8	10,0	6,3	9,9	6,5	10,4	8,3	11,9	11,0	9,9
Manca de sol/llum	2,8	3,8	3,7	3,1	3,6	5,9	3,0	3,8	3,7	3,6	3,5
Manca de terrassa, pati o balcó	2,4	4,3	1,6	1,4	2,6	4,0	3,8	2,7	2,8	3,4	2,7
Insuficiència de bany	1,8	1,2	2,8	3,1	2,2	2,6	0,6	2,1	1,8	2,2	2,1
Acabats deficients, mal distribuït, aïllat, problemes d'estructura	6,1	6,5	5,1	4,5	5,7	8,1	4,5	5,2	6,1	5,9	5,6
Altres inconvenients	6,7	7,9	7,0	7,0	7,3	9,3	7,0	6,8	7,8	9,2	7,3
No té cap inconvenient	41,4	33,6	46,3	49,4	42,2	39,8	30,8	41,0	40,9	39,6	41,2
NS/NC	0,3	0,6	0,9	1,1	0,7	0,0	1,0	0,6	0,8	1,2	0,8
N mostrat	(632)	(2.929)	(2.014)	(1.437)	(6.301)	(76)	(635)	(3.296)	(2.370)	(823)	(7.012)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

En relació amb l'origen geogràfic, podem veure que els que han nascut fora de la UE-15 són els qui afirmen tenir més inconvenients (tan sols un 30,8% no en té cap). Els principals problemes són la manca d'espai (14,6%) i la manca d'ascensor (14,8%), que estan relacionats amb les característiques dels habitatges on viuen, més petits i més antics.

La reflexió sobre les expectatives creixents que fem més amunt es reflecteix clarament en el nivell de satisfacció en funció de la categoria professional. En totes tres categories, el percentatge de població que no té cap inconvenient és gairebé idèntic, cosa que contrasta amb les diferències que hi ha entre els habitatges on resideixen. És especialment significatiu veure que la manca d'espai és el problema més comú en les categories altes (un 14,1% així ho declara), tot i que viuen en immobles més grans, amb una superfície mitjana de 120,8 m², i disposen de 43,2 m² per càpita. En les categories baixes, el principal problema és la manca d'ascensor (12,6%), seguit molt de prop per la manca d'espai (11,4%). Aquesta mancança i el soroll són els inconvenients més esmentats per les categories mitjanes (11,5% i 11,9%, respectivament).

Més enllà de les expectatives creixents, si analitzem les dades per territoris (vegeu la taula 13), observem que, en consonància amb les característiques dels habitatges que s'han esmentat, la població de Barcelona és la que més declara que té inconvenients (tan sols un 33,3% no en té cap) seguida de la població de la Primera corona (41,7%), la de la Segona corona (48,2%) i, per últim, la població de la resta de Catalunya (50,1%). El problema més citat a Barcelona és la manca d'espai

(16,2%), seguit del soroll (13,3%). Els principals problemes a la Primera corona s'han de relacionar, sobretot, amb la major presència d'un parc construït als anys seixanta i setanta, en el qual la manca d'ascensor (13,3%) i la manca d'espai (12,3%) són els principals inconvenients.

L'antiguitat de l'habitatge i el règim de tinença també determinen, i força, el nivell de satisfacció. La població que resideix en edificis més antics és la que afirma tenir més inconvenients (només un 32,3% dels qui viuen en habitatges construïts abans de 1960 diu que no en té cap). També és força destacable l'existència d'inconvenients entre els qui estan en immobles acabats als anys seixanta i setanta (tan sols un 39% no en té), mentre que els qui viuen en els habitatges més nous, edificats a partir dels anys vuitanta, són els que declaren estar més satisfets (un 51% no té cap inconvenient). Tant en el cas de les persones que viuen en habitatges anteriors al 1960, com en el cas dels que viuen en edificis construïts durant els anys seixanta i setanta, els dos principals problemes són la manca d'espai i d'ascensor. Per últim, ens referirem al règim de tinença, que és el factor que més condiciona el nivell de satisfacció. Així, tal com mostra la taula 14, de tots els col·lectius que hem vist, la població que viu de lloguer és la que declara tenir més inconvenients (només un 26,1% no en té cap), mentre que la que viu en propietat està més satisfeta (un 43,9% no té cap inconvenient). Si ens centrem en els llogaters, s'observa que els principals problemes són la manca d'ascensor (13,6%) i la manca d'espai (13,2%) i, fins i tot, apareixen inconvenients molt relacionats amb les condicions més bàsiques com la humitat i el fred (9,8%).

TAULA 13 Distribució de la població de Catalunya segons l'àmbit de residència i l'inconvenient principal de l'habitatge (2006)

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Total RMB	Resta Catalunya	Total Catalunya
Manca d'espai	16,2	12,3	7,3	11,8	6,5	10,2
Manca d'ascensor	8,7	13,3	9,2	10,3	9,7	10,1
Humitat o fred	4,2	5,3	4,8	4,7	5,4	4,9
Soroll	13,3	8,1	8,1	9,9	6,5	8,8
Manca de sol/llum	4,6	3,5	2,5	3,5	1,8	3,0
Manca de terrassa, pati o balcó	2,5	3,2	2,6	2,7	1,8	2,4
Insuficiència de bany	2,5	2,6	1,3	2,1	1,2	1,8
Acabats deficients, mal distribuït, aïllat, problemes d'estructura	5,9	4,4	6,4	5,6	6,2	5,8
Altres inconvenients	7,8	5,1	8,7	7,3	10,4	8,3
No té cap inconvenient	33,3	41,7	48,2	41,2	50,1	44,0
NS/NC	1,0	0,4	0,8	0,8	0,5	0,7
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(3.236)	(10.249)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 14 Distribució de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona segons el règim de tinença i l'inconvenient principal de l'habitatge (2006)

	Propietat	Lloguer	Total RMB
No té cap inconvenient	43,9	26,1	41,2
Manca d'espai	11,5	13,2	11,8
Manca d'ascensor	9,7	13,6	10,3
Humitat o fred	3,8	9,8	4,7
Soroll del carrer	6,4	5,9	6,3
Soroll dels veïns	3,6	3,8	3,6
Manca de sol/llum	3,5	3,4	3,5
Acabats deficients	1,8	3,9	2,1
Manca terrassa, pati o balcó	2,7	2,9	2,7
Casa amb masses escales	1,9	0,4	1,7
Altres respostes	10,4	16,0	11,2
Ns/Nc	0,7	1,1	0,8
N mostral	(5.734)	(1.087)	(7.012)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

5. La residència secundària

Una de les principals característiques del parc d'habitatges a Catalunya i a Espanya és la forta presència de residències secundàries. L'*Enquesta* també permet analitzar aquesta qüestió i, a més, aporta informació que no es pot obtenir de cap altra font, com la relació entre el lloc de residència habitual i el lloc on se situa la segona residència, les característiques dels grups socials que en gaudeixen, o la freqüentació.

Si ens centrem en les dades, cal constatar primer de tot que l'any 2006 un de cada cinc habitants de la Regió Metropolitana (19,1%) té segona residència (vegeu la taula 15). Es tracta d'un percentatge que s'ha mantingut pràcticament constant en els darrers 15 anys. La població de Barcelona és la que més pot gaudir-ne tot i que, en els darrers cinc anys, el percentatge de població que té una segona residència ha baixat (30% l'any 2000 i 25% l'any 2006). A continuació, hi ha els residents a la Primera corona, que en els darrers cinc anys han augmentat la propensió a tenir una residència secundària

(16,1% l'any 2000 i 21,1% l'any 2006). La població de la Segona corona i de la resta de Catalunya és la que menys disposa de segona residència (11,9% i 12,1%, respectivament).

Més que per cap altra característica social, la disponibilitat de segona residència està condicionada per la categoria professional de la població. Com es pot veure a la figura 3, les categories altes, que com hem vist són les que gaudeixen dels habitatges principals més confortables, són les que, a més, disposen en major mesura de segona residència (un 32,4% en té), mentre que les categories professionals mitjanes i baixes en tenen en uns percentatges inferiors (20,3% i 13,7%, respectivament).

Si analitzem la localització de les segones residències de la població metropolitana, cal destacar el pes de les que se situen a la costa catalana (38,9%), seguides de les de la resta de Catalunya i resta d'Espanya (23,4% i 25,5%, respectivament). Les residències secundàries que es troben al Pirineu / Prepirineu i a l'estranger tenen menys pes (6,6% i 5,2%, respectivament). Així doncs, aproximadament dues tercers parts de les residències secundàries de la població de la Regió Metropolitana es troben a Catalunya (68,9%), encara que, en els darrers anys, la propensió a tenir-les en altres àrees geogràfiques ha crescut. Tal com es pot veure a la figura 4, tan sols s'han mantingut les del Pirineu i Prepirineu (6,6% l'any 2000), mentre que les de la costa i sobretot les de la resta de Catalunya han perdut pes (l'any 2000 el pes era del 42% i del 28,3%, respectivament). En canvi, les residències secundàries que es troben a la resta d'Espanya han augmentat (l'any 2000 n'hi havia un 21,3%). Per últim, també cal destacar l'increment del nombre de residències secundàries fora d'Espanya que, amb l'arribada de població estrangera, han passat d'un 0,5% l'any 2000 a un 5,2% l'any 2006.

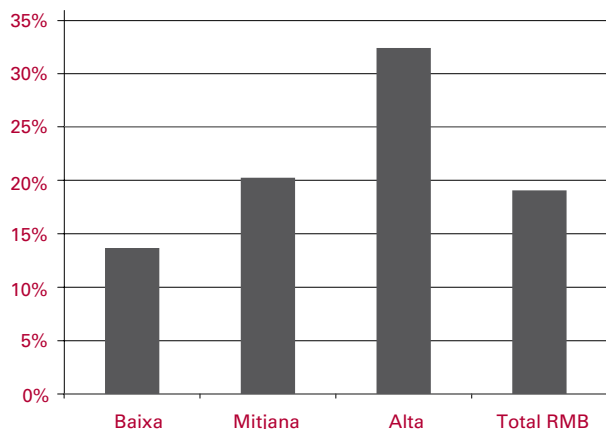
La localització de les segones residències de la població metropolitana està estretament relacionada amb la categoria professional. Les categories altes tendeixen a tenir-les a Catalunya, especialment a la costa i al Pirineu i Prepirineu (vegeu la taula 16). Aquesta darrera localització, en canvi, sembla ser massa costosa per a les categories professionals baixes (tan sols un 1,3% té la segona residència en el Pirineu i Prepirineu), que tenen les segones residències en major proporció a la resta d'Espanya (38,9%) i a l'estranger (9,7%). Pel que fa a les classes mitjanes, aquestes disposen de segones residències majoritàriament a la costa catalana (42,8%), tot i que la

TAULA 15 Població que té segona residència segons el lloc de residència habitual (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Total RMB	Resta Catalunya	Total Catalunya
Diposa de 2a residència	25,0	21,1	11,9	19,1	12,1	16,9
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(3.236)	(10.249)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

FIGURA 3 Població de la Regió Metropolitana de Barcelona que posseïx una segona residència segons la categoria socioprofessional del cap de família (2006)



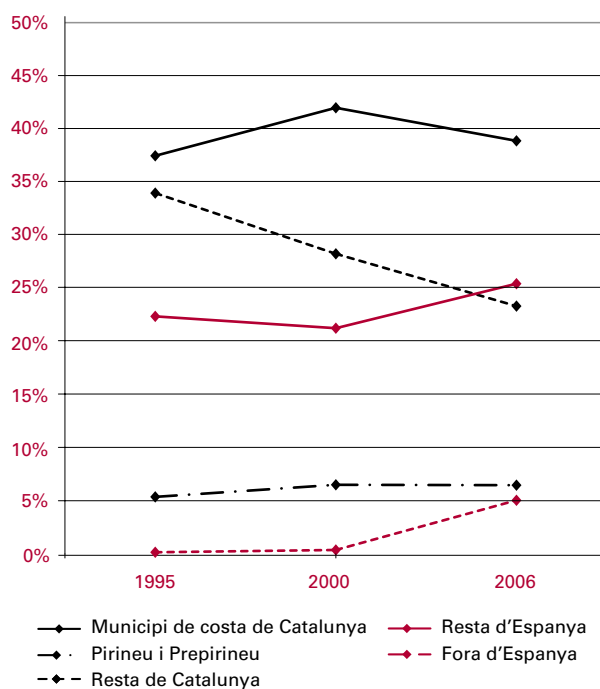
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (1995, 2000 i 2006).

resta de Catalunya i d'Espanya també són opcions força representatives (25,4% i 22,7%, respectivament). Sembla ser que tenir una residència secundària a Catalunya, especialment al Pirineu i Prepirineu, sigui més costós que a la resta d'Espanya o a l'estranger. Així doncs, un dels factors que determinen el lloc on se situa la segona residència és la categoria professional de la població. D'aquesta manera, es reproduïxen unes pautes en l'ús de l'espai que ens recorden les que comentàvem quan analitzàvem la distribució dels grups socials en l'àmbit metropolità.

Finalment, l'Enquesta ofereix dades sobre el període de l'any durant el qual es fa ús de la segona residència i permet calcular el nombre de dies que la població hi va. Aquesta qüestió és de màxim interès per a les administracions locals ja que ens dóna informació sobre el fet que la població, tot i estar empadronada en uns municipis en els quals paguen els principals impostos, gaudeix de les infraestructures i serveis d'altres municipis durant un període de l'any. Com es pot veure a la taula 17, la població metropolitana que té segona residència afirma que hi sojorna una mitjana de 64,3 dies a l'any. La població de Barcelona en fa un ús més intens, ja que hi passa de mitjana 71,4 nits, mentre que la de la Primera i la Segona corona hi pernocten molt menys (60,7 i 55,4 nits, respectivament).

De tot plegat se'n deriva que un de cada cinc residents a la Regió Metropolitana de Barcelona, els qui tenen segona residència, passen gairebé una cinquena part de l'any en municipis en els quals no estan empadronats. Aquestes dades posen en relleu fins a quin punt la població metropolitana no tan sols fa un ús cada cop més extensiu de l'espai en els dies laborables, sinó també durant el temps lliure i, a més, amb una alta freqüència.

FIGURA 4 Evolució de les zones de localització de les segones residències de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona (1995-2006)



Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població (1995, 2000 i 2006).

6. Conclusions

La satisfacció de les necessitats d'habitatge són un element imprescindible pel correcte funcionament d'una societat tant des del punt de vista reproductiu com productiu. Aquestes necessitats són dinàmiques i varien en funció del context social i històric al qual ens referim. La manera en què la nostra societat les satisfà indica i condiona al mateix temps el nivell de cohesió interna i el grau assolit en la igualtat d'oportunitats dels ciutadans, garantint uns llinars mínims i redistribuint els beneficis que es deriven dels processos d'urbanització.

En l'article que aquí concloem, hem mirat d'analitzar les dades de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població relacionades amb l'habitatge tenint en compte aquest enfocament. Per fer-ho, hem dividit l'exposició en cinc apartats: el règim de tinença de l'habitatge i les condicions d'accés, els tipus d'habitatges, les característiques dels habitatges, el grau de satisfacció de la població i, finalment, la residència secundària. A més, en cadascun dels punts s'han fet notar les principals diferències i desajustos que es donen entre territoris i entre alguns col·lectius i grups socials.

El primer element analitzat ha estat el règim de tinença dels habitatges. S'ha vist que la propietat és el règim majoritari i que en totes les edicions de l'Enquesta ha anat augmentant a la Regió Metropolitana de Barcelona.

TAULA 16 Distribució de les zones de localització de les segones residències de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona segons la categoria socioprofessional del cap de família (2006)

	Categoria socioprofessional			Total RMB
	Baixa	Mitjana	Alta	
Municipis de costa de Catalunya	26,3	42,8	50,7	38,9
Pirineu i Prepirineu	1,3	6,7	13,4	6,6
Resta de Catalunya	23,4	25,4	20,5	23,4
Resta d'Espanya	38,9	22,7	10,8	25,5
Fora d'Espanya	9,7	2,3	3,7	5,2
NS/NC	0,4	0,1	0,9	0,5
N mostral	(438)	(504)	(356)	(1.339)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 17 Mitjana de dies que la població amb segona residència hi ha sojornat durant el darrer any, per èpoques de vacances i àmbit territorial de residència (2006).

	Barcelona	1a corona	2a corona	Total RMB
Caps de setmana	34,0	30,4	25,4	30,9
Setmana Santa	3,4	2,6	2,6	3,0
Vacances d'estiu	29,5	24,2	22,9	26,3
Vacances de Nadal	1,5	1,4	1,6	1,5
Altres períodes	3,0	2,1	2,9	2,7
Mitjana de dies anuals	71,4	60,7	55,4	64,3

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

Només en els darrers anys s'ha estabilitzat, la qual cosa es deu més a l'arribada de població nouvinguda, que viu majoritàriament de lloguer, que no pas a un canvi en la tendència entre les llars autòctones. El pes que té la propietat fa que el mercat residencial es caracteritzi per una forta rigidesa, tant pel que fa a l'oferta d'habitatge (públic i privat), com també als hàbits culturals de la població, que en definir les seves estratègies residencials, prioritzen l'adquisició d'un habitatge. En aquest context, si tenim en compte la diferència de preus entre els territoris metropolitans i d'ingressos entre els grups socials, el mercat de l'habitatge actua com un poderós condicionant en la distribució dels grups socials en el territori. Així, en termes generals, els que tenen possibilitat d'elegir es desplacen des dels àmbits més centrals cap als més perifèrics i de les ciutats més grans cap a les mitjanes i petites, on poden gaudir d'habitatges més nous i més grans pel mateix preu. En el cas dels que tenen menys recursos, no tan sols tenen limitat l'accés a un habitatge, sinó també la possibilitat de triar en el territori metropolità.

El segon tema tractat ha estat el tipus d'habitatge. S'ha vist que, tal com correspon al model de ciutat compacta tradicional en els processos d'urbanització de la nostra societat, els habitatges en edificis plurifamiliars són predominants (hi viuen quatre de cada cinc residents a la Regió Metropolitana). Tanmateix, durant les darreres dues dècades han anat augmentat els tipus de residències de baixa densitat (cases unifamiliars en filera i aïlades), especialment a la Segona corona i a la resta de la província de Barcelona, on gairebé un de cada dos residents que han arribat al seu habitatge en aquest període viuen en cases unifamiliars. Aquest augment correspon a les preferències de la població, ja que sis de cada deu persones entrevistades residents a la Regió Metropolitana declaren que els agradaria viure en un habitatge unifamiliar. Tot i això, s'observa que aquesta preferència ha caigut cinc punts en relació amb l'Enquesta de l'any 2000 (deu punts entre les categories professionals altes i entre els residents a la Segona corona). Sembla, doncs, com si el model d'urbanització de baixa densitat que anava guanyant terreny estigués perdent preferència entre la població, especialment entre la que hi viu. I sembla, en canvi, com si es tornessin a recuperar altres valors relacionats amb la proximitat dels serveis, els equipaments i els veïns, més característica del model de ciutat compacta.

El tercer element estudiat ha estat les característiques dels habitatges. S'ha fet notar que en termes generals són cada cop més grans (93,1 m² de mitjana) i de més bona qualitat. Gairebé tots els habitatges ja disposen dels serveis bàsics (aigua calenta, vàter a dins de casa, dutxa o banyera) i, a excepció de les famílies encapçalades per població nouvinguda, a totes les llars han augmentat els serveis i equipaments que no són tan bàsics (jardí o pati, aparcament dins l'edifici, traster). Tanmateix, aquests trets generals amaguen una gran diversitat territorial ja que a mesura que ens allunyem del cor metropolità, la població resideix en habitatges més grans, gaudeix de més superfície per càpita, i en general la disponibilitat d'espais i equipaments a l'habitatge és més elevada. Igualment, si atenem a les diferències socials, hem observat que les llars encapçalades per població de categories professionals altes, que siguin homes, nascuts a Catalunya, a la resta de l'Estat o als països més desenvolupats de la Unió Europea, gaudeixen de millors condicions tant d'espai com d'equipaments, que les llars al capdavant de les quals hi ha persones de categories professionals baixes, que siguin dones, o provinents de països de més enllà de la UE-15. Quan hem analitzat les característiques dels habitatges segons l'edat del cap de família s'ha fet visible un dels principals desajustos existents en el sistema residencial metropolità. Així, s'ha vist que la superfície mitjana dels habitatges encapçalats per gent gran és de les més elevades tot i que, en general, hi viuen una o dues persones. Al mateix temps, aquest col·lectiu té poca disponibilitat d'ascensor, tot i que es tracta de l'etapa del cicle vital en què aquest equipament és més neces-

sari. Per últim, també s'ha vist que la població que viu en habitatges més antics i en règim de lloguer continua tenint més mancances que els qui viuen en habitatges nous i de propietat, la qual cosa confirma dues coses: primer, el paper residual que, en termes generals, ha tingut aquest règim de tinença al mercat immobiliari, i segon, la necessitat d'incidir encara més en les polítiques de rehabilitació.

En el quart apartat, estretament lligat a l'anterior, s'ha analitzat la satisfacció de la població respecte a l'habitatge on viu. Així, s'ha pogut constatar que malgrat la millora generalitzada de les seves condicions, més de la meitat de la població considera que el seu habitatge té algun inconvenient. De fet, aquesta proporció d'insatisfets s'ha mantingut relativament constant des de les dues darreres edicions de l'*Enquesta*, la qual cosa confirma que en societats com la nostra, la percepció i la satisfacció relacionades amb l'habitatge (i l'entorn urbà) estan clarament sotmeses a expectatives creixents. Si el nivell de satisfacció, o d'insatisfacció, s'ha mantingut estable, el que sí que ha anat canviant ha estat els motius pels quals es queixen els ciutadans. Així, hem vist que han disminuït les queixes per les deficiències més bàsiques (sobretot per la manca d'espai), mentre que d'altres aspectes, com la manca d'ascensor, han anat augmentant, especialment en els àmbits més centrals i on la població del territori metropolità està més envellida. També s'ha constatat que, en relació amb les característiques dels habitatges, la població que viu en els immobles més antics, la que viu en els edificis cons-

truïts durant els anys seixanta i setanta, i la que viu en règim de lloguer, són els qui afirmen tenir més inconvenients.

S'ha dedicat el darrer apartat a la residència secundària. Hem vist que un de cada cinc habitants de la Regió Metropolitana viu en llars que en disposen, i declara que hi sojorna una mitjana de 64,3 dies l'any. Les categories professionals altes i els qui viuen a Barcelona són els que més en tenen i els que en fan més ús. Així, els que tenen uns habitatges principals amb més superfície i amb millors equipaments són els que més gaudeixen de les segones residències. Gairebé el 40% de les segones residències de la població metropolitana es troben a la costa catalana, que és l'elecció majoritària de les categories professionals altes i mitjanes. A continuació, hi ha les que es troben a la resta de Catalunya (23,4%) i a la resta d'Espanya (25,5%), que és l'indret preferit per les categories professionals baixes. Les residències secundàries situades al Pirineu i Prepirineu, on les categories altes són clarament predominants, tenen menys pes. Per últim, s'ha destacat l'augment de les residències secundàries que estan a l'estranger, pertanyents en la majoria dels casos a població nouvinguda. Quan s'ha analitzat la localització de les residències secundàries i l'ús que se'n fa al llarg de l'any, s'ha fet notar que es reproduïxen, a diferent escala, alguns dels principals processos que es donen a la Regió Metropolitana: l'ús extensiu del territori, no tan sols en els dies feiners, sinó també en els dies festius, i l'especialització dels grups socials en l'ús del territori.

Introducció

1. La mobilitat laboral

- 1.1. La incidència de la localització del lloc de treball
- 1.2. El mitjà de transport utilitzat per anar a la feina
- 1.3. El lloc de treball i el mitjà de transport utilitzat segons la jornada laboral

2. La mobilitat per compres i lleure

- 2.1. Anar a comprar
- 2.2. L'oci i el lleure

3. La diferenciació social de la mobilitat

- 3.1. La diferenciació social de la localització del lloc de treball
- 3.2. La diferenciació social del mitjà de transport utilitzat per anar a la feina
- 3.3. La influència de la disponibilitat de vehicle privat i de garatge sobre la mobilitat

4. Els costos dels desplaçaments

- 4.1. Les despeses monetàries personals en transport
- 4.2. Els costos temporals dels desplaçaments laborals

5. La percepció dels problemes causats pels mitjans de transport privat

6. Conclusions

Introducció

La mobilitat és una activitat que realitzen les persones com un mitjà que els permet dur a terme les seves necessitats quotidianes, ja sigui anar a treballar, adquirir diferents tipus de productes o gaudir de l'oci i el lleure. Així, i com a reflex de les activitats que realitza la població en el seu dia a dia, les pautes de mobilitat de les persones no només canvien en funció de les activitats que motiven els diversos desplaçaments, sinó que també varien segons l'entorn territorial on aquestes es realitzen. D'aquesta manera, el lloc de residència i la localització del lloc de treball, dels establiments comercials i dels equipaments socials i culturals incideixen directament sobre la manera com es mou la població. A la vegada, les pautes de mobilitat de les persones també són fortament condicionades per la morfologia urbana del lloc on viuen, per la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries de cada zona i pel grau d'oferta de serveis de transport públic o col·lectiu. Amb tot, les característiques sociodemogràfiques de cada individu també són elements que modulen les formes de desplaçament de les persones, tant pel que fa al sexe, l'edat o la situació professional, com pel que fa referència al seu entorn familiar.

Aquest article presenta una anàlisi de la mobilitat dels residents a la Regió Metropolitana de Barcelona a partir de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població,¹ amb l'objectiu d'explicar quins són els principals motius que generen els desplaçaments de la població i de quina manera la gent satisfà les seves necessitats de traslladar-se. Igual que l'informe presentat per a l'any 2000,² l'article estructura les seves anàlisis d'acord amb els diferents àmbits geogràfics existents en el si de la Regió Metropolitana i la resta de la província de Barcelo-

na, alhora que també s'han afegit consideracions sobre els territoris de la resta de Catalunya que incorpora la darrera edició de l'*Enquesta*, corresponent a l'any 2006.

L'article ofereix un primer apartat sobre la mobilitat laboral de les persones, que incideix en els efectes que hi té la localització del lloc de treball i el mitjà de transport utilitzat per arribar a la feina, unes qüestions que a la vegada estan relacionades amb la durada de la jornada laboral de cada individu, com un element que influeix en la distància i el temps que les persones estan disposades a recórrer i a invertir per anar a treballar. A partir d'aquí, el segon apartat de l'article se centra en la mobilitat per compres i lleure. Aquest estudia quins són els llocs on la gent adquireix els diferents productes que necessita i on realitza les seves activitats durant les estones lliures, com anar al cinema, sortir als bars, discoteques i pubs, menjar en restaurants, acudir al teatre i visitar museus o exposicions. D'altra banda, l'apartat següent enfoca les qüestions vinculades a la mobilitat des de la perspectiva de les característiques individuals de la població com un factor que intervé directament en la manera com circulen les persones. El sexe, l'edat i el nivell socioprofessional de cada individu, així com el seu entorn familiar i el grau d'accés al vehicle privat, condicionen el lloc on les persones duen a terme les seves activitats i també els mitjans de desplaçament utilitzats per arribar-hi. A continuació, el quart apartat estudia els aspectes relacionats amb els costos originats per la mobilitat. Primerament s'analitzen les despeses monetàries que les persones tenen a causa de les seves necessitats de desplaçar-se, sobretot com a resultat de les diferents distàncies recorregudes i dels mitjans de transport utilitzats per arribar a la seva destinació. I en segon lloc, s'entra en la inversió de temps que requereixen els viatges fins al lloc de treball com un element que també influeix en la quantitat de viatges que els treballadors fan diàriament de casa a la feina. Finalment, el cinquè apartat incideix en la percepció que els ciutadans i ciutadanes tenen sobre alguns dels principals problemes causats pel vehicle privat, com són les dificultats per circular o trobar aparcament i les agressions al medi ambient.

1 Vegeu informació sobre el contingut i la metodologia de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població a l'article introductor d'aquesta mateixa revista, que edita l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona.

2 GINER. Enquesta de la Regió de Barcelona 2000. Barcelona: Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, Mancomunitat de Municipis de l'AMB i Diputació de Barcelona, 2002.

1. La mobilitat laboral

Les dades recollides per a l'any 2006 mostren com el mercat de treball tendeix a ser cada vegada més interdependent. Durant els darrers anys la capacitat d'autocontenció laboral dels municipis ha continuat disminuint, amb un augment de la proporció de desplaçaments intermunicipals entre el domicili de residència i el lloc de treball. Això ha repercutit en un allargament de les distàncies recorregudes i en l'increment de la dependència del vehicle privat, perquè bona part d'aquests moviments es produeix en entorns on hi ha poca oferta de serveis de transport públic o col·lectiu.

Tal com indica la informació recollida, les pautes de mobilitat i el repartiment modal dels desplaçaments efectuats per les persones mostren diferències significatives segons l'àmbit territorial de residència, la grandària dels municipis, la localització del lloc de treball i el grau d'oferta de mitjans de desplaçament públics o col·lectius. Així, la durada de la jornada laboral també influeix en la durada, la distància i el nombre de viatges entre la casa i la feina, així com en el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se.

1.1. La incidència de la localització del lloc de treball

El grau d'autocontenció laboral dels municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona ha anat disminuint progressivament en el curs dels últims anys. Tal com s'ha indicat anteriorment, el percentatge de població ocupada que treballa al seu municipi de residència ha experimentat un descens continuat, alhora que han augmentat els desplaçaments per motiu laboral de caràcter intermunicipal (taula 1). Així, si bé l'any 2000 la propor-

ció de població que vivia i treballava al mateix municipi era del 52,4%, l'any 2006 aquest percentatge se situava al 47,7% en el conjunt de la Regió Metropolitana.

Amb tot, aquestes dades oculten importants diferències territorials, sobretot relacionades amb la grandària dels municipis presents a cada zona i el volum d'activitat econòmica que poden generar en cada cas. D'aquesta manera, la capital barcelonina és l'espai amb una capacitat d'autocontenció laboral més elevada, amb un 72,1% de residents que treballen a la mateixa ciutat.

No obstant això, el percentatge de població que viu i treballa a la ciutat de Barcelona ha experimentat una lleugera davallada des de l'any 2000, i se situa quatre punts i mig per sota de fa cinc anys. Aquesta davallada s'explica per la pujada sostinguda dels desplaçaments per motiu laboral que els residents a Barcelona fan cap a la resta de l'àmbit metropolità. Actualment, hi ha un 17,6% de barcelonins que es desplacen a treballar a altres localitats de la Regió Metropolitana i que generen uns fluxos que tendeixen a concentrar-se cada vegada més vers la Primera corona, en un lleuger detriment dels viatges cap als municipis compresos dins de la Segona corona. En canvi, més enllà de l'àmbit metropolità, s'observa com el pes dels desplaçaments amb origen a la ciutat central es manté a nivells molt baixos, sense que els moviments cap als municipis de la resta de la província de Barcelona hagin experimentat canvis en una dècada. D'aquesta manera, l'àmbit integrat per les comarques de l'Anoia, el Bages, el Berguedà i Osona no ha millorat la seva reduïda capacitat d'atracció de treballadors amb domicili a la capital barcelonina. Alhora, hi ha hagut una relativa baixada dels viatges per

TAULA 1 Localització del lloc de treball de la població segons àmbit de residència* (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
A casa	3,1	1,5	2,1	2,2	5,7	3,7
Al mateix barri	15,3	10,6	11,9	12,7	14,0	14,4
A un altre barri del municipi	53,7	17,0	27,3	32,8	27,0	37,1
Barcelona	0,0	30,3	10,6	13,2	1,9	1,0
Primera corona	11,8	22,2	7,2	13,3	1,0	0,5
Segona corona	5,8	11,2	30,8	16,6	5,3	1,2
Resta Província	0,3	0,1	0,4	0,3	33,6	0,6
Resta Catalunya	0,2	0,4	0,9	0,5	2,1	29,1
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,9
És irregular	9,0	6,0	8,1	7,7	9,0	11,2
NS/NC	0,7	0,8	0,7	0,7	0,2	0,4
N mostrat	(1.305)	(1.234)	(1.447)	(3.986)	(366)	(1.506)

* Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

motiu de treball que els residents a Barcelona fan cap a la resta de Catalunya, que entre les edicions del 2000 i el 2006 han passat del 0,6% al 0,2%.

Contràriament, al revés que la ciutat de Barcelona, les poblacions de la Primera corona són les que tenen menys capacitat d'autocontenció laboral, atesa la proximitat amb la capital metropolitana. En aquesta zona, la proporció de persones ocupades que viuen i treballen a la seva localitat ha passat del 30,6% el 2000 al 29,1% el 2006 i se situa, així, per sota del nombre de treballadors residents a la Primera corona que es desplaça diàriament a Barcelona. D'aquesta manera, la capital barcelonina exerceix el seu poder d'atracció sobre aquest àmbit territorial, amb un 30,3% de població ocupada resident a la Primera corona metropolitana que va quotidianament a treballar a Barcelona. Un percentatge que, a la vegada, supera la quota d'individus que fan desplaçaments intermunicipals per motius laborals dins de la mateixa Primera corona metropolitana, malgrat que aquest darrer col·lectiu ha pujat del 20,3% al 22,2% entre els anys 2000 i 2006. A més, el pes dels viatges entre la Primera corona metropolitana i la Segona també ha anat en augment, de manera que si bé l'any 2000 era del 9,6% d'aquest àmbit, el 2006 arribava a l'11,2%.

Paral·lelament, a la Segona corona metropolitana el grau d'autocontenció laboral dels municipis també ha continuat minvant de manera important, i és l'espai on la mobilitat intramunicipal pateix una situació de retrocés més accentuada. El 2000 la proporció de persones que residien i treballaven a la mateixa localitat se situava al 49,0%, mentre que l'any 2006 havia baixat al 41,3% del total, gairebé vuit punts per sota de l'anterior edició de l'*Enquesta*. Mentrestant, la resta de viatges es produeixen sobretot entre municipis de la mateixa Segona corona, amb el 30,8% del conjunt. Tot i això, les persones d'aquest àmbit territorial que tenen la feina fora d'aquest ha crescut els últims anys, sobretot a Barcelona, on actualment treballa el 10,6% de les persones ocupades que viuen a la Segona corona.

Per altra banda, les dades recollides a la resta de la província de Barcelona i a la resta de Catalunya indiquen que la capacitat d'autocontenció laboral dels municipis augmenta a mesura que creix la distància a la ciutat de Barcelona. Així, a les localitats del contorn provincial hi ha un 46,7% de població ocupada al seu municipi de residència, una xifra que puja al 55,2% a la resta del territori català. Tanmateix, les dades mostren com en aquests àmbits les quotes de treballadors residents a la mateixa localitat també han experimentat una davallada durant els darrers anys, de manera que els fluxos intermunicipals per motius laborals han augmentat arreu de Catalunya.

Un factor que intervé en la capacitat d'autocontenció laboral dels municipis és la seva grandària. Així, en el conjunt de Catalunya s'observa que les localitats de menys de 10.000 habitants són les que retenen menys població ocupada dins del propi municipi (el 29,4% del total), mentre que aquesta assoleix els valors més alts entre les localitats de més de 100.000 habitants, amb el 38,8% de persones que treballen a la seva localitat (aquest percentatge no inclou la ciutat de Barcelona).

1.2. El mitjà de transport utilitzat per anar a la feina

El mitjà de transport utilitzat per anar a la feina manté una estreta relació amb la localització del lloc de treball de la població (taula 2). En aquest sentit, l'increment de la mobilitat intermunicipal per motius laborals i, per tant, de la distància entre el lloc de residència i el lloc de treball, fa que hi hagi més dependència dels mitjans motoritzats. A les zones on l'oferta de serveis de transport públic és menor, aquesta dependència ha recaigut cada vegada més en el vehicle privat. En canvi, allà on la xarxa de transport col·lectiu ofereix una bona cobertura territorial i horària, puja la proporció de persones que poden recórrer a aquests mitjans. Així, tot i que ha pujat el nombre absolut de persones que utilitzen el transport públic a les ciutats grans i al llarg dels principals eixos de comunicació que estructuraven radialment l'àmbit metropolità (on existeix una oferta més o menys adequada de

TAULA 2 Mitjà de transport habitual per anar a treballar segons àmbit de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta (Cat.-Prov.)
A peu/Bicicleta	18,5	17,2	19,5	18,4	20,1	24,8
Mitjà privat	36,0	53,0	67,4	52,7	71,5	66,3
Mitjà públic/col·lectiu	42,4	27,2	10,0	25,9	5,0	4,7
Mitjà privat + Mitjà col·lectiu	1,3	1,3	1,1	1,2	0,4	0,3
Canvis freqüents	1,5	1,0	0,8	1,1	2,2	2,9
NS/NC	0,4	0,3	1,2	0,7	0,8	1,1
N mostral	(1.264)	(1.216)	(1.417)	(3.897)	(345)	(1.451)

* Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

serveis de transport col·lectiu), fora d'aquests itineraris puja la quantitat de treballadors que es veuen obligats a recórrer bàsicament al vehicle privat.

Amb tot, i a diferència de la tendència observada a finals de la dècada dels noranta, entre els anys 2000 i 2006 hi ha hagut una lleugera disminució en l'ús del vehicle privat a la Regió Metropolitana de Barcelona, que ha passat de ser utilitzat pel 53,3% de la població ocupada a ser utilitzat pel 52,7% d'aquest col·lectiu. Aquest fet s'ha complementat alhora amb un augment de l'ús dels serveis de transport públic, que abans els utilitzava el 22,4% dels treballadors i actualment ho fa el 25,9% de les persones ocupades de la Regió. No obstant això, l'increment de la mobilitat laboral entre municipis s'ha traduït en una disminució de les possibilitats de desplaçar-se en mitjans no motoritzats, de manera que els moviments a peu han baixat del 21,3% al 18,4% en el conjunt de l'espai metropolità. Per tant, tot i que s'avança cap a la moderació de la circulació general amb vehicle privat, l'augment de la proporció de persones que tenen el lloc de treball fora del municipi de residència fa que no hagi disminuït la dependència envers els mitjans motoritzats, i fins i tot que aquesta s'hagi reforçat en curs dels darrers anys.

Aquestes dinàmiques, però, no han tingut lloc arreu per igual. A la ciutat de Barcelona, l'elevada oferta de transport públic ha fet que l'ús del vehicle privat veritablement hagi experimentat un retrocés, i ha passat del 41,6% al 36,0%, de manera que la capital catalana es manté com l'àmbit territorial on les persones utilitzen amb més freqüència aquest mode de desplaçament per anar a la feina. En canvi, als altres àmbits de la Regió no s'ha produït realment aquest descens. A la resta de l'espai metropolità, aquesta evolució ha estat en sentit invers: a la Primera corona metropolitana l'ús del vehicle privat ha passat del 51,7% al 53,0% els darrers anys, i a la Segona corona l'increment ha estat del 65,4% al 67,4% del total. Aquest fet, que respon a una presència menor de mitjans col·lectius i a l'allargament de la distància mitjana dels desplaçaments per satisfer les necessitats de mobilitat laboral sobretot quan aquesta és entre municipis diferents, també es produeix a la resta de la Província, on l'ús dels mitjans privats assoleix el 71,5%.

En canvi, pel que fa als mitjans de transport col·lectiu sí que s'ha registrat un augment en tots els àmbits territorials, encara que aquest sigui diferent segons les zones. On hi ha més circulació amb aquests mitjans és a la ciutat de Barcelona, on hi ha un 42,4% de la població que utilitza els serveis de transport públic per anar a la feina, seguida pels residents a la Primera corona metropolitana, on la quota de població ocupada usuària d'aquests mitjans se situa al 27,2% del total. Tot i això, l'increment de viatgers més important s'ha produït als municipis de la Segona corona, on han passat del 8,0% al 10,0% malgrat ser l'espai metropolità amb un per-

centatge d'utilització d'aquests serveis més minoritari. Més enllà d'aquest espai, a la resta de les comarques de la província de Barcelona i a la resta del territori català, s'accentua la situació observada a la Segona corona metropolitana, fet que evidencia que el comportament modal de la població és condicionat per l'oferta d'infraestructures i serveis de transport públic o col·lectiu.

Amb tot això, l'augment de la mobilitat intermunicipal per motius laborals ha fet que els moviments a peu s'hagin reduït arreu de la Regió. A la ciutat de Barcelona, que té una major capacitat d'autocontenció laboral, aquesta baixada ha estat molt subtil. Els desplaçaments que la població barcelonina fa caminant entre el domicili de residència i el lloc de treball continuen quasi al mateix nivell dels darrers anys, amb un 18,5% de les persones enquestades. A la resta d'àmbits, però, la caiguda ha estat més notable. A la Primera corona, que ha passat a ser la zona on es realitzen menys desplaçaments a peu, i ha rellevat així la capital barcelonina, els moviments caminant han baixat del 20,6% al 17,2%. I a la Segona corona metropolitana també hi ha hagut una caiguda important, ja que ha passat del 24,2% al 19,5% els darrers anys, una caiguda similar a la que s'ha produït a la resta de la Província. Amb tot, ambdós territoris es mantenen com els espais on més persones es desplacen a peu.

L'anàlisi més detallada d'aquestes tendències indica que les pautes de desplaçament de la població adopten un comportament modal altament condicionat per la grandària dels municipis i per l'oferta de transport públic o col·lectiu de cada zona. En aquest sentit, s'observa com a la ciutat de Barcelona les persones que treballen al mateix barri on viuen es mouen a peu en el 78,2% dels casos, mentre que les persones que treballen en altres parts de la ciutat només van caminant en el 9,8% dels casos. A diferència d'això, en els municipis de la Primera corona i de la Segona corona metropolitanas, que són més petits que la ciutat de Barcelona, hi ha fins a un 34,3% i un 33,0% de la gent ocupada fora del seu barri de residència que va a treballar caminant. Uns percentatges que a la resta de la província de Barcelona i de Catalunya resten lleugerament per sota d'aquestes xifres (el 27,8% i el 32,8% respectivament).

D'altra banda, a la capital barcelonina no només hi ha una quota més alta de població que viatja amb modes motoritzats, sinó que el fet que l'oferta de transport públic d'aquesta ciutat sigui més gran, també fa que en aquesta zona hi hagi un elevat percentatge de treballadors usuaris del transport col·lectiu, especialment quan aquests s'han de dirigir fora del seu propi barri. Així, mentre que el 31,7% de la població ocupada que té la feina en altres barris hi va amb vehicle privat, el 57,7% ho fa amb serveis de transport públic. Un percentatge que és molt superior al dels municipis de la Primera corona i la Segona corona, on els usuaris del transport col·lectiu que se serveixen d'aquest mitjà per anar a treballar fora del seu propi barri són només del 7,5% i el 4,3% en cada

cas. Mentrestant, els treballadors d'aquestes zones que fan aquest recorregut amb vehicle privat assoleixen proporcions molt més elevades, amb el 57,7% i el 60,5% del conjunt. Aquests percentatges d'utilització del vehicle privat es mantenen fora de la Regió Metropolitana, on la xarxa de mitjans col·lectius és pràcticament inexistente, especialment fora de la província de Barcelona.

Paral·lelament, els viatges per motius laborals de caràcter intermunicipal també presenten un repartiment modal diferent segons el lloc d'origen i el lloc de destinació de les persones ocupades. Aquesta distribució és eminentment condicionada per l'estructura bàsicament radial de la xarxa de transport públic de la Regió Metropolitana i de la resta del territori català. Una xarxa que té el centre nodal a la ciutat de Barcelona, des d'on s'estenen les comunicacions a la resta de la Regió i del Principat. Per això, les dades obtingudes a partir de l'*Enquesta* mostren com el transport públic s'utilitza principalment en els desplaçaments que tenen com a origen o destinació la capital barcelonina, amb una quota molt superior a la dels moviments que comencen i finalitzen en altres municipis de la Regió Metropolitana o del seu exterior. D'aquesta manera, els residents a la ciutat de Barcelona que es desplacen a treballar fora de la seva localitat amb transport públic són el 38,1% i el 27,9%, segons si es dirigeixen a la Primera corona o a la Segona corona metropolitanas. Unes xifres que s'incrementen de manera important entre els viatges fets en el sentit invers, amb origen a la Primera corona o a la Segona corona i que finalitzen a la capital barcelonina, perquè entrar a Barcelona amb cotxe a les hores punta i trobar-hi plaça d'aparcament resulta molt més complicat. Així, el 57,5% de les persones que viuen a localitats de la Primera corona i que treballen a Barcelona es desplacen a la feina amb mitjans públics, mentre que aquest percentatge se situa al 45,8% entre els qui resideixen a la Segona corona. En canvi, els serveis col·lectius només absorbeixen el 17,1% i el 23,8% dels viatges fets entre diferents municipis de la Primera corona metropolitana o entre la Primera corona i la Segona corona, i són encara més minoritaris quan s'originen a la Segona corona o fora del territori metropolità. En aquest darrer cas, la quota d'utilització de mitjans col·lectius a la resta de la província de Barcelona i a la resta de Catalunya només és relativament elevada en els desplaçaments fins a la capital catalana, amb el 28,6% i el 44,4% de les ocasions.

Al revés, la informació recollida a partir de les persones entrevistades mostra que els trajectes amb vehicle privat són especialment importants entre els desplaçaments intermunicipals efectuats dins de les diverses corones metropolitanas i entre àmbits territorials diferents, que no comencen ni acaben a la ciutat de Barcelona. Sobretot, aquesta és la tendència predominant a les zones més distants del nucli metropolità, cosa que reflecteix les desigualtats territorials existents en relació amb l'oferta de transport públic dins del conjunt de la Regió. Unes desigualtats que a la vegada es relacionen

amb la morfologia urbana de cada espai, car la insuficient densitat residencial fora de la ciutat de Barcelona i dels municipis més consolidats fa que no sigui factible l'oferta de transport públic per satisfer la demanda dels seus residents, la qual cosa encara fa més difícil dotar la població d'una freqüència suficientment elevada de serveis. Això afavoreix l'increment de l'ús del vehicle privat en els viatges perimetrals fets dins i fora de la Regió Metropolitana, i fa que l'ús del transport públic esdevingui gairebé nul més enllà d'aquesta zona. Així, el 78,3% dels moviments fets entre municipis de la Primera corona s'efectua amb vehicle privat, un percentatge que arriba al 90,3% quan els desplaçaments tenen l'origen i la destinació dins de la Segona corona. A la resta de la província de Barcelona i a la resta de Catalunya aquests percentatges encara són una mica més elevats, de manera que el 91,2% i el 91,7% de les persones que es desplacen a l'interior d'aquests àmbits també se serveixen del vehicle privat.

1.3. El lloc de treball i el mitjà de transport utilitzat segons la jornada laboral

El tipus de jornada laboral que realitza la població incideix directament en la distància que les persones estan disposades a recórrer entre la casa i la feina, així com en el temps que es permeten invertir en aquest desplaçament. És a dir, la distància i el temps utilitzat per arribar a la feina esdevé directament proporcional a la durada de la jornada de treball. D'aquesta manera, les persones que treballen a temps parcial tendeixen a tenir la feina més a prop del seu domicili de residència, mentre que aquelles que treballen la jornada completa solen ser les que es traslladen més lluny del lloc on viuen (taula 3).

TAULA 3 Localització del lloc de treball segons tipus de jornada laboral (RMB, 2006). %

	A temps complet	A temps parcial	Total RMB
A casa	1,9	4,7	2,2
Al mateix barri	12,3	15,3	12,7
A un altre barri del municipi	32,0	38,5	32,8
Barcelona	12,7	16,9	13,2
Primera corona	13,5	12,4	13,3
Segona corona	17,8	7,2	16,6
Resta Província	0,3	0,3	0,3
Resta Catalunya	0,6	0,1	0,5
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0
És irregular	8,1	4,5	7,7
NS/NC	0,8	0,1	0,7
N mostral	<i>(3.533)</i>	<i>(451)</i>	<i>(3.986)</i>

* Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

Així, entre les persones de la Regió Metropolitana que treballen a temps complet, un 46,2% ho fa al seu propi municipi de residència, i en canvi les persones que treballen a temps parcial es queden a la seva localitat en un 58,5% dels casos. Tot i això, les principals diferències es troben entre les persones que es desplacen fora del l'àmbit territorial on viuen, la majoria de les quals són individus ocupats a temps complet. En aquest sentit, els treballadors a temps complet que viuen a Barcelona i es dirigeixen fora de la seva ciutat sumen el 18,6% del total, mentre que els que estan ocupats a mitja jornada i marxen fora del seu àmbit són el 14,7% del conjunt. Aquestes diferències se suavitzen a la Primera corona metropolitana, on hi ha una elevada proporció de persones d'ambdós col·lectius que es dirigeix a Barcelona, com a resultat de la gran capacitat d'atracció que exerceix la capital catalana sobre els municipis del seu entorn territorial. Això no obstant, les diferències entre les persones que treballen a jornada completa i les persones que treballen a mitja jornada s'accentuen a partir de la Segona corona metropolitana. Aquí, els qui treballen tota la jornada marxen fora del seu àmbit en el 51,3% dels casos, mentre que els qui treballen a mitja jornada sols ho fan en el 37,7% de les ocasions. Unes disparitats que no només ocorren en el sentit més ampli, sinó que s'incrementen a mesura que creixen les distàncies entre el domicili de residència i el lloc de treball.

D'altra banda, el tipus de jornada laboral també condiciona el mitjà de transport utilitzat per anar a la feina. S'observa que entre els treballadors a temps complet predominen els individus que més es mouen amb vehicle privat, mentre que els ocupats a temps parcial són els principals usuaris del transport col·lectiu i la majoria de les persones que van caminant. A Barcelona, el 38,8% dels treballadors a temps complet es desplacen amb transport privat, i les persones que treballen a temps parcial només se serveixen d'aquest mitjà en el 17,0% de les ocasions. En canvi, els qui treballen la jornada sencera utilitzen el transport públic en el 39,2% dels casos, i en canvi els viatges fets amb aquest mitjà per treballadors ocupats a mitja jornada assoleixen el 64,8% del total. De manera similar, entre els habitants de la Primera corona metropolitana, hi ha un 55,3% de treballadors a temps complet que es desplacen a la feina amb vehicle privat i un 25,1% que ho fa amb transport públic, mentre que els treballadors a temps parcial ho fan en proporcions del 34,4% i el 45,1% respectivament. A la Segona corona també hi ha diferències en aquest sentit, no només pel que fa als mitjans motoritzats, sinó també amb relació al fet d'anar a peu, de manera que si bé hi ha un 17,7% dels treballadors a temps complet que van a treballar caminant, els qui treballen a temps parcial van a peu en el 35,9% dels casos. Aquestes tendències es mantenen a la resta de la Província i de la comunitat autònoma, si bé els usuaris del transport públic decauen entre ambdós col·lectius, a causa de la manca d'oferta d'aquest tipus de serveis.

2. La mobilitat per compres i lleure

La mobilitat per compres i lleure presenta comportaments diferents segons el motiu que genera els desplaçaments. És a dir, aquests canvien en funció del tipus d'activitat, ja sigui fer compres, mirar botigues, anar al cinema, sortir a algun bar, pub o discoteca, menjar en un restaurant, veure una obra de teatre o visitar un museu o exposició. Això no obstant, la freqüència amb què es realitzen aquestes activitats també és un factor que hi influeix.

Dintre d'aquest apartat, s'observa com el lloc on es realitzen les compres habituals d'aliments frescos i envasats, així com d'altres productes d'adquisició més esporàdica com els articles de vestir i de calçat, és modulada per la grandària del municipi de residència, que incideix decisivament en la capacitat d'autocontenció comercial de cada localitat. Aquest fet també condiciona el tipus d'establiment on les persones obtenen els productes que necessiten, especialment pel que fa al sector de l'alimentació.

Aquesta és una situació que es reproduïx de manera semblant amb relació a les activitats d'oci i de lleure. Tanmateix, l'existència de sectors amb un grau d'especialització relativament elevat, com el teatre, els museus i les exposicions, fa que s'incrementi considerablement la capacitat d'atracció de les ciutats madures i de la capital barcelonina sobre el conjunt global de la població.

2.1. Anar a comprar

Anar a comprar és una activitat que varia segons el tipus de béns que les persones necessiten adquirir. Tot i que hi ha una majoria d'individus que realitza les compres a prop de casa, les distàncies que les persones decideixen recórrer són influenciades per la freqüència amb què cal obtenir els diferents productes. D'aquesta manera, la compra quotidiana d'aliments se sol fer molt més a prop del domicili de residència que la compra esporàdica d'articles de vestir i de calçat. Aquest és un fet que es reproduïx a l'hora d'anar a mirar botigues, perquè és una activitat que sol anar associada al temps de lleure de les persones.

a) *Aliments.* Dins del grup dels béns que s'adquireixen més freqüentment, les dades mostren que els desplaçaments efectuats per comprar aliments envasats s'han estabilitzat els darrers anys, i s'han consolidat les adquisicions fetes al mateix municipi de residència (taula 4). Així, el 1995 hi havia un 79,9% de la població que obtenia aquest tipus de productes a la mateixa localitat on vivia i des d'aleshores el percentatge de moviments intramunicipals fets per aquest motiu ha crescut fins a mantenir-se al 84,7% i al 84,2% l'any 2000 i l'any 2006. Encara que no es disposa de la mateixa seqüència temporal, la compra d'aliments frescos també segueix un patró similar (taula 5), i actualment és d'un 87,4% de desplaçaments dins de la pròpia localitat.

TAULA 4 Lloc on els membres de la llar compren habitualment els aliments envasats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	91,6	63,1	41,4	65,0	33,0	36,0
Al centre del mateix municipi	1,0	7,3	15,9	8,2	16,7	19,6
A un altre barri del mateix municipi	5,3	14,1	13,8	11,0	17,4	15,2
Barcelona	0,0	1,3	0,6	0,6	0,2	0,1
Primera corona	0,3	7,0	1,0	2,5	0,1	0,0
Segona corona	0,1	2,2	16,2	6,5	2,2	0,5
Resta Província	0,0	0,0	0,1	0,1	22,8	0,2
Resta Catalunya	0,0	0,0	0,4	0,2	0,2	18,8
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,4
Indistintament	1,5	4,7	10,1	5,5	6,9	8,7
NS/NC	0,2	0,5	0,5	0,4	0,5	0,4
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 5 Lloc on els membres de la llar compren habitualment els aliments frescos segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	92,3	68,6	44,5	68,0	42,4	38,3
Al centre del mateix municipi	1,2	8,8	23,0	11,3	24,2	24,0
A un altre barri del mateix municipi	4,7	9,9	9,9	8,1	9,7	13,2
Barcelona	0,0	1,4	0,7	0,7	0,2	0,0
Primera corona	0,3	6,8	0,7	2,4	0,0	0,0
Segona corona	0,0	1,1	11,9	4,6	1,6	0,6
Resta Província	0,0	0,1	0,1	0,1	15,9	0,1
Resta Catalunya	0,0	0,1	0,2	0,1	0,2	14,2
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3
Indistintament	1,3	3,2	8,5	4,5	5,6	9,0
NS/NC	0,1	0,0	0,4	0,2	0,2	0,2
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

Aquesta tendència, però, no ha estat igual a tota la Regió Metropolitana. Pel que fa a la ciutat de Barcelona, s'ha experimentat un cert augment de les compres fetes dins del municipi de residència. En canvi, a mesura que creix la distància amb la capital catalana i minva la grandària dels municipis, s'observa com la proporció de compres efectuades dins de cada localitat va baixant progressivament, sobretot a la Segona corona metropolitana. Més enllà, a les poblacions de la resta de la província de Barcelona, s'accentua aquesta tendència, de manera que els desplaçaments intramunicipals per

comprar aliments també han disminuït els últims temps, amb un volum de compres que se situa just per sobre de les adquisicions d'aliments que els habitants dels municipis de la resta de Catalunya fan a la seva localitat.

Malgrat les diferents realitats territorials i el fet que hi hagi hagut una lleugera pèrdua en la capacitat d'auto-contenció comercial dels municipis fora de la ciutat de Barcelona, les dades obtingudes per aquesta edició de l'*Enquesta* indiquen que les compres d'aliments se segueixen fent sobretot a prop de casa. Majoritària-

ment, els desplaçaments per aquest motiu es fan dins del mateix barri de residència, encara que amb un lleuger descens a favor de les compres fetes al centre del municipi, que han augmentat la seva proporció.

D'una banda, aquest hàbit de comprar és una pràctica que contribueix a reforçar la cohesió de barri o de municipi i, de l'altra, permet la realització de més desplaçaments no motoritzats, pel fet que s'escurcen les distàncies entre el domicili de residència i les diverses botigues o centres comercials. Per tant, aquest fet està estretament lligat amb el tipus d'establiments on es fan les compres d'aliments. S'observa un augment de les compres d'aliments envasats en establiments de proximitat; en canvi, ha baixat l'afluència als grans centres comercials que requereixen l'ús gairebé obligat del vehicle privat.

b) *Articles de vestir i calçat*. Com que són productes que s'adquireixen més esporàdicament, els articles de vestir i el calçat presenten un radi de compra habitual més ampli (taula 6). No obstant això, el municipi de residència també continua sent la principal opció de destinació per obtenir aquests béns de consum, encara que en els darrers cinc anys la capacitat d'autocontenció municipal hagi baixat més de tres punts en el global metropolità i s'hagi situat al 61,8%.

Aquest descens mitjà de les compres fetes a la mateixa localitat de residència s'obté especialment de l'evolució que han experimentat els viatges que els habitants de la Primera i, sobretot, la Segona corona metropolitana fan per aquest motiu. Tot i el lleuger augment de les compres fetes al barri de residència dels habitants de Barcelona i dels municipis de la Primera corona metropolitana,

a la Segona corona ha baixat significativament la quota d'individus que es dirigeix al seu mateix barri, que ha passat del 21,5% al 16,3% els últims cinc anys. A més, tant a la Primera corona com a la Segona corona també s'han reduït molt les proporcions de desplaçaments cap al centre dels municipis, que si bé el 2000 eren el 16,5% i el 27,0% del total, el 2006 havien baixat a l'11,8% i el 21,1%, respectivament. D'una banda, això indica que hi ha hagut un augment de la mobilitat intermunicipal de la població resident en aquests àmbits territorials, a la vegada que hi ha hagut un augment de la centralitat dels municipis més grans. És a dir, un augment del poder d'atracció de les ciutats madures que ha anat en lleuger detriment de la força d'atracció de la ciutat de Barcelona, que se situa un punt i mig per davall de l'any 2000.

La comparació dels resultats obtinguts pels diferents motius de compra indica que les distàncies que les persones estan disposades a recórrer són més grans a l'hora de comprar articles de vestir i de calçat que a l'hora de comprar aliments frescos i envasats. Això respon al fet que la gent es permet fer desplaçaments més llargs per adquirir productes esporàdicament, mentre que intenta minimitzar la llargada i el temps dels desplaçaments quan es tracta d'obtenir béns quotidians i més freqüents. Així, si a l'hora de comprar queviures, el barri de residència adquireix un gran pes com a lloc de destinació; en el moment de comprar béns de roba i de calçat també hi ha un bon nombre de persones que opta per desplaçar-se cap al centre de la població.

c) *Anar a mirar botigues*. Quan es tracta d'anar a mirar botigues, la distància dels moviments s'amplia respecte del radi de compra (taula 7). La majoria de les

TAULA 6 Lloc on els membres de la llar compren habitualment el vestit i el calçat segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	51,6	34,7	16,3	33,8	15,7	11,8
Al centre del mateix municipi	21,4	11,8	21,1	18,4	23,0	22,5
A un altre barri del mateix municipi	13,4	9,4	6,2	9,6	7,4	9,4
Barcelona	0,0	16,9	7,9	7,9	4,3	2,3
Primera corona	0,3	4,6	1,2	1,9	0,3	0,1
Segona corona	0,2	1,2	15,9	6,2	2,0	1,0
Resta Província	0,1	0,1	0,3	0,2	31,5	17,5
Resta Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	12,9
Fora Catalunya	0,1	0,1	0,0	0,1	0,0	1,2
Indistintament	12,2	20,1	29,3	20,7	15,3	20,7
NS/NC	0,8	1,0	1,8	1,2	0,5	0,5
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 7 Lloc on es va generalment a mirar botigues segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	48,9	30,4	13,2	30,8	9,7	8,6
Al centre del mateix municipi	24,6	20,3	31,4	25,7	32,8	32,3
A un altre barri del mateix municipi	14,2	5,5	3,1	7,7	2,8	4,6
Barcelona	0,0	24,2	10,8	11,1	7,5	3,1
Primera corona	0,1	5,5	0,9	2,0	0,4	0,1
Segona corona	0,1	0,5	17,3	6,3	1,3	0,8
Resta Província	0,0	0,0	0,2	0,1	33,4	0,9
Resta Catalunya	0,0	0,0	0,3	0,1	0,3	34,1
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,6
Indistintament	11,9	13,5	22,2	16,0	11,6	14,7
NS/NC	0,2	0,1	0,4	0,2	0,2	0,3
N mostra	(2.190)	(1.916)	(2.221)	(6.327)	(528)	(2.204)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

persones acostuma a desplaçar-se a l'interior del seu municipi, però es queda al seu barri en menor proporció que quan es va realment a comprar. D'aquesta manera, l'associació del fet d'anar a mirar botigues amb una activitat de lleure com anar a passejar, fa que hi hagi un percentatge més elevat de desplaçaments cap al centre i cap a altres barris del municipi per aquest motiu. A més, l'abast d'aquests desplaçaments ha anat augmentant els darrers temps, de manera que actualment hi ha una proporció més gran de viatges cap a altres localitats que cinc anys abans, amb un grau d'autocontenció municipal que ha baixat del 67,3% al 64,2% en el global de la Regió.

Malgrat això, a l'interior dels municipis les persones tendeixen a moure's dins del barri o a dirigir-se al centre de la població. Els darrers temps, el percentatge corresponent a aquesta primera destinació s'ha estabilitzat al 30,8% en tot el bloc metropolità; això no obstant, els moviments cap al nucli urbà han baixat del 30,5% al 25,7% del total, a favor d'altres barris o d'altres municipis que han guanyat capacitat d'atracció. D'acord amb aquestes afirmacions, a Barcelona la proporció de persones que circula dins del seu barri es manté pràcticament als mateixos nivells que l'any 2000, amb el 48,9% del total; i mentre que decreix la gent que va al centre de la ciutat, pugen les persones que van als altres barris de la capital, on ha augmentat l'oferta d'establiments comercials. Així, si bé el percentatge de residents que s'arribaven al centre havia estat del 30,4%, aquesta quota actualment representa el 24,6% dels ciutadans. En canvi, la força d'atracció del centre urbà s'accentua als municipis més allunyats de Barcelona, amb un 31,4% de persones que escullen aquesta destinació a la Segona corona metropolitana.

Això indica que a mesura que creix la distància a Barcelona hi ha més propensió a anar a mirar botigues fora del barri i cap al centre del municipi. Alhora, hi ha una tendència més alta a desplaçar-se a altres poblacions. En aquest sentit, la ciutat de Barcelona exerceix un fort poder d'atracció sobre les localitats de la Primera corona metropolitana, i capta actualment el 24,2% dels seus residents. En canvi, entre els habitants de la Segona corona hi ha més tendència a desplaçar-se a les altres ciutats madures del seu entorn, que atrauen el 17,3% de la població. Aquesta força d'atracció de les ciutats madures és encara més elevada a la resta de la província de Barcelona i entre els municipis de la resta de Catalunya, on se situa lleugerament per sobre de les persones que es desplacen al centre de la seva pròpia localitat.

2.2. L'oci i el lleure

La realització de les activitats d'oci i de lleure segueix pautes de mobilitat diferents segons la freqüència amb què les persones desenvolupen cada activitat i el seu grau d'especialització. Així, les activitats més habituals, com anar al cinema, sortir als bars, discoteques i pubs o menjar en restaurants, se solen fer més a prop de casa, mentre que les activitats més esporàdiques i de caràcter més especialitzat, com anar al teatre, als museus i a les exposicions, acostumen a generar desplaçaments a més distància.

a) *El cinema.* Anar al cinema és una activitat que es realitza cada vegada més al propi barri o en altres barris del municipi, fora del centre urbà (taula 8). A Barcelona, a causa del fet que hi ha més repartiment de l'oferta entre els diferents sectors de la ciutat, és on les persones tendeixen més a quedar-se al propi barri. D'aquesta manera, el 33,0% dels habitants de

Barcelona van al barri on viuen, cosa que representa un important augment respecte de l'any 2000, quan aquesta xifra se situava al 19,4%. A la vegada, els individus que van a altres barris de la capital també han pujat significativament (17,3% l'any 2000 i 26,6% el 2006). En canvi, hi ha hagut una gran baixada de les persones que van al centre de la ciutat, que han passat del 29,5% al 16,1% del total. A la resta del territori metropolità, però, les tendències són diferents. Tot i que el percentatge de població que va al barri on viu ha augmentat sensiblement tant a la Primera corona com a la Segona corona, en aquests dos àmbits hi ha una elevada proporció de persones que van al cinema fora de la seva localitat. Principalment, els residents de la Primera corona es dirigeixen a Barcelona en el 26,8% dels casos, una xifra quasi vuit punts més alta que fa cinc anys, mentre que a la Segona corona hi ha un 26,5% de la població que es dirigeix a les ciutats madures del seu àmbit o als seus afores, mig punt per sobre de l'any 2000. Fora de la Regió Metropolitana, tant a la resta de la província de Barcelona com a la resta de Catalunya, també se segueixen aquestes pautes de comportament, i gairebé la meitat de la població va a les ciutats més grans del seu voltant.

b) *Els bars, les discoteques i els pubs.* L'afluència als bars, discoteques i pubs de la Regió Metropolitana sembla haver canviat d'ubicació els darrers cinc anys: ha augmentat considerablement la capacitat d'autocontenció municipal, que s'ha traduït en una disminució de les sortides cap a fora de la pròpia localitat (taula 9). D'aquesta manera, si l'any 2000 les persones que es quedaven al municipi de residència eren el 48,1%, l'any 2006 aquestes representaven el 55,2% del conjunt. Amb aquest procés s'ha registrat una tendència a di-

rigir-se més sovint al barri de residència, i així la quota de població que va als locals del seu barri és del 27,5%, una xifra que respecte de l'any 2000 ha augmentat quasi deu punts en el conjunt de la Regió. En aquest sentit, s'observa com el 28,0% dels residents a Barcelona es dirigeix al barri on viu, mentre que a la Primera i a la Segona corona aquesta destinació atrau el 37,5% i el 16,7% de la població. Amb tot, a Barcelona es veu com també ha augmentat el percentatge de persones que van a altres barris de la ciutat, i són actualment el 28,5% del total.

D'altra banda, pel que fa a la Primera corona i a la Segona corona metropolitanas, es detecten canvis amb relació als volums de fluxos que es dirigeixen a Barcelona o a les ciutats madures d'ambdós àmbits. Si bé entre el 1995 i el 2000 hi va haver un increment d'aquests desplaçaments, els moviments en aquesta direcció han baixat una mica durant els darrers anys. D'aquesta manera, tot i conservar un gruix important de clients, el percentatge de població de la Primera corona que viatja a la capital barcelonina ha baixat al 21,9%, mentre que a la Segona corona la baixada ha estat al 7,5%. Aquesta tendència es repeteix a la resta de la província de Barcelona a favor de l'afluència cap al centre urbà dels municipis, que als àmbits més allunyats de la capital han augmentat lleugerament la seva capacitat d'atracció.

c) *Els restaurants.* Tot i que el 39,2% de la població que afirma anar a menjar en restaurants ho fa al mateix municipi de residència, quasi vuit punts i mig per sobre de fa cinc anys, aquesta pràctica continua mostrant unes pautes de desplaçament molt irregulars arreu del territori metropolità, amb prop de la meitat de la població que

TAULA 8 Localització dels cinemes més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	33,0	16,4	6,1	19,1	3,0	4,0
Al centre del mateix municipi	17,1	14,2	12,5	14,7	10,0	14,6
A un altre barri del mateix municipi	26,6	10,5	16,7	18,5	15,1	20,5
Barcelona	0,0	26,8	8,2	10,6	3,7	1,4
Primera corona	0,7	16,9	1,9	5,8	0,0	0,1
Segona corona	0,3	1,2	26,5	9,5	8,6	0,3
Resta Província	0,1	0,2	0,2	0,1	48,6	1,3
Resta Catalunya	0,3	0,8	3,0	1,3	0,2	41,8
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,5
Indistintament	21,1	12,3	21,2	18,6	9,9	14,4
NS/NC	0,8	0,8	3,8	1,8	0,8	1,1
N mostral	(1.632)	(1.282)	(1.489)	(4.403)	(356)	(1.322)

* Submostra formada per la població que va al cinema.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 9 Localització dels bars, discoteques o pubs més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	28,0	37,5	16,7	27,5	21,4	13,8
Al centre del mateix municipi	17,8	9,7	15,5	14,2	23,0	26,7
A un altre barri del mateix municipi	28,5	5,1	8,5	13,5	9,4	10,2
Barcelona	0,0	21,9	7,5	10,2	2,6	0,6
Primera corona	0,2	4,1	1,4	2,0	0,1	0,1
Segona corona	0,4	1,3	10,7	4,2	1,2	0,1
Resta Província	0,2	0,0	0,1	0,1	19,7	0,2
Resta Catalunya	0,1	0,9	0,5	0,5	0,2	15,0
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,2	0,1	0,0	0,4
Indistintament	22,0	18,3	33,3	24,5	20,5	31,9
NS/NC	2,8	1,2	5,7	3,2	1,9	1,0
N mostral	(1.158)	(1.299)	(1.242)	(3.699)	(334)	(1.470)

* Submostra formada per la població que va a bars, discoteques o pubs.
 Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 10 Localització dels restaurants més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	22,1	20,8	3,6	15,1	4,0	4,1
Al centre del mateix municipi	12,9	9,1	11,8	11,4	14,3	13,4
A un altre barri del mateix municipi	27,0	3,9	6,4	12,7	8,1	8,1
Barcelona	0,0	22,9	4,3	8,4	3,1	0,6
Primera corona	0,1	3,2	0,4	1,1	0,0	0,1
Segona corona	0,6	2,5	6,3	3,2	1,3	0,1
Resta Província	0,2	0,2	0,2	0,2	16,1	0,1
Resta Catalunya	0,4	1,5	0,6	0,8	0,7	13,3
Fora Catalunya	0,1	0,0	0,0	0,1	0,0	0,2
Indistintament	35,1	35,6	61,7	44,8	51,9	58,5
NS/NC	1,4	0,5	4,7	2,3	0,5	1,5
N mostral	(1.898)	(1.659)	(1.983)	(5.539)	(511)	(1.959)

* Submostra formada per la població que va a restaurants.
 Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

declara dirigir-se a localitzacions indistintes (taula 10). Així, tot i que a Barcelona hi ha un 22,1% de la població que va al barri on viu i un 27,0% que va a altres barris del mateix municipi, fins a un 31,1% de les persones enquestades declaren que no es desplacen a un lloc fix, malgrat que el 2000 aquest col·lectiu arribava al 50,3% del conjunt.

A la Primera corona destaca la important pujada que han experimentat els desplaçaments cap als restaurants del mateix barri de residència. Aquests han pujat del 6,1% al 20,8% els últims anys, una xifra quasi tres vegades i

mitja més gran. Es manté, però, un 22,9% de la població que es dirigeix a Barcelona, fet que evidencia la gran capacitat d'atracció que té la capital sobre els municipis del seu entorn. Tot i això, en aquest àmbit també hi ha un 35,6% de desplaçaments indefinits que, tot i que s'han reduït des del 2000, mostren l'elevada inconcreció que també hi ha en aquest àmbit en relació amb aquesta activitat. A la Segona corona, en canvi, hi ha més moviments cap al centre urbà, amb un 11,8% del total; amb tot, aquesta és la zona on es registra més indefinició de moviments, amb un 61,7% de la població. Aquesta és, doncs, l'única zona on augmenten els

desplaçaments amb una destinació indistinta, amb una pujada de més de deu punts des de l'any 2000. Aquesta indefinició és fins i tot més alta que a la resta de la província de Barcelona i de Catalunya, on supera la meitat de la població.

d) *El teatre*. A l'hora d'anar al teatre, Barcelona és el principal lloc de destinació de la Regió Metropolitana (taula 11). La ciutat central atrau sobretot els habitants de la Primera corona, un 81,8% dels quals s'arriben fins a la capital barcelonina, quasi 11 punts més que l'any 2000. Entre els residents de la Segona corona, Barcelona també és el principal lloc de destinació, amb un 53,8% del total. Amb tot, aquesta opció és gairebé 11 punts més baixa que fa cinc anys. És a dir, els teatres de la ciutat de Barcelona han guanyat capacitat d'atracció sobre els habitants de la Primera corona, però han passat a ser una opció menys atractiva entre els residents a la Segona corona.

D'altra banda, dins de la ciutat de Barcelona, el públic es reparteix equitativament entre el centre urbà i la resta de barris del municipi, amb un 32,4% i un 32,2% en cada cas. S'observa, així, un augment del poder d'atracció dels teatres dels barris, que el 2000 només satisfien el 16,7% de l'audiència, un moment en què el centre urbà acollia fins al 42,9% dels espectadors.

Fora de l'àmbit metropolità, on decreix la grandària dels municipis, es manté una certa força d'atracció dels nuclis urbans, malgrat que aquesta s'ha debilitat des de l'any 2000. Tanmateix, tot i l'augment de les distàncies entre les poblacions de la zona i la capital catalana, també s'origina una elevada proporció de desplaçaments

cap a Barcelona, amb un 48,6% d'espectadors procedents de la resta de la Província i un 24,9% de la resta del territori català. Hi ha, no obstant això, un important percentatge de població que afirma que no té una destinació preferent, tant fora de la Regió Metropolitana com dins.

e) *Els museus i les exposicions*. Els museus i les exposicions que la població metropolitana visita més freqüentment es localitzen bàsicament a la ciutat de Barcelona (taula 12). Especialment a la Primera corona metropolitana, hi ha un 70,2% de persones que visiten els museus i les exposicions a la capital barcelonina. Aquesta és una xifra que es manté a nivells pràcticament iguals que l'any 2000, tot i que amb un lleuger increment de la població que realitza aquest tipus d'activitats a la ciutat central. Dels residents a la Segona corona metropolitana, també hi ha un important percentatge de població que es desplaça a Barcelona. Aquests, tot i que representen una quota de visitants força més baixa, arriben al 35,8%.

D'altra banda, a Barcelona hi continua havent una quantitat destacada de persones que van al centre de la ciutat, però aquesta destinació ha perdut pes els últims anys, a favor dels altres barris del municipi. D'aquesta manera, si bé el 2000 hi havia un 33,2% de residents que anaven al centre, l'any 2006 eren el 26,6%. En canvi, la gent que va a altres barris ha pujat del 16,9% al 33,2% del total, i ha passat així a ser la principal destinació dels habitants de la capital.

Fora de l'àmbit metropolità, Barcelona també és el principal lloc de destinació, encara que l'afluència de persones cap a la capital disminueix a mesura que creix la

TAULA 11 Localització dels teatres més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	4,0	2,1	1,8	2,8	3,2	1,9
Al centre del mateix municipi	32,4	2,2	9,3	17,6	10,5	17,6
A un altre barri del mateix municipi	32,2	3,0	2,2	15,3	5,7	9,0
Barcelona	0,0	81,8	53,8	37,3	48,6	24,9
Primera corona	0,0	0,4	0,0	0,1	0,0	0,0
Segona corona	0,1	0,0	3,4	1,2	0,4	0,0
Resta Província	0,0	0,2	0,0	0,1	9,4	0,3
Resta Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	13,8
Fora Catalunya	0,0	0,3	0,2	0,1	0,3	1,0
Indistintament	28,3	8,5	19,7	20,7	19,5	25,9
NS/NC	3,1	1,5	9,7	4,9	2,1	5,6
N mostral	(1.124)	(622)	(860)	(2.606)	(229)	(644)

* Submostra formada per la població que va al teatre.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 12 Localització dels museus i exposicions més freqüentats segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Al mateix barri	1,7	0,4	1,0	1,2	0,9	0,8
Al centre del mateix municipi	26,6	2,4	6,5	14,1	10,0	10,3
A un altre barri del mateix municipi	33,2	1,1	2,3	15,2	3,0	5,6
Barcelona	0,0	70,2	35,8	28,9	30,8	11,5
Primera corona	0,0	0,2	0,2	0,1	0,0	0,0
Segona corona	0,2	0,0	1,0	0,4	0,0	0,2
Resta Província	0,0	0,0	0,0	0,0	5,3	0,0
Resta Catalunya	0,1	0,1	0,3	0,2	0,0	6,9
Fora Catalunya	0,5	0,9	0,6	0,6	2,0	0,9
Indistintament	35,1	21,2	40,8	33,6	43,0	57,8
NS/NC	2,6	3,4	11,4	5,7	5,0	6,1
N mostra	(1.315)	(750)	(1.021)	(3.086)	(267)	(853)

* Submostra formada per la població que visita museus i exposicions.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

distància amb la ciutat central (un 30,8% a la perifèria provincial i un 11,5% a la resta de Catalunya). En canvi, a mesura que augmenta la distància a Barcelona puja la proporció de persones que declara que es dirigeix a localitzacions indistintes, de manera que aquest col·lectiu és el 21,2% a la Primera corona i assoleix el 57,8% als municipis de fora de la Província.

3. La diferenciació social de la mobilitat

Les característiques personals de cada individu, l'entorn familiar i el grau d'accés quotidià al vehicle privat són factors que modulen les formes de desplaçament de la població. El sexe, l'edat i la categoria socioprofessional són, entre altres, alguns dels elements que més intervenen en aquest sentit, pel fet que condicionen aspectes com les distàncies que recorren les persones i els mitjans de transport utilitzats per satisfer la seva demanda de mobilitat. A la vegada que el context familiar, les possibilitats d'accedir al vehicle privat i el fet de tenir un espai on aparcar-lo també decideixen en bona mesura el mitjà de transport escollit per desplaçar-se, així com les distàncies que els individus estan disposats a recórrer per arribar a la feina o per realitzar altres activitats quotidianes.

3.1. La diferenciació social de la localització del lloc de treball

La localització del lloc de treball canvia d'acord amb les característiques individuals de cada persona. D'aquesta manera, tot i l'augment de les distàncies recorregudes per arribar a la feina, les dones i els treballadors amb un nivell professional més elevat són els col·lectius que continuen treballant més a prop de casa, mentre que els

homes i les persones amb una categoria laboral mitjana o baixa són, en termes generals, els grups de població que més es dirigeixen fora del barri i del municipi on viuen.

Malgrat la reducció generalitzada de la capacitat d'autocontenció laboral del conjunt de municipis de la Regió Metropolitana, que ha donat lloc a una baixada de la proporció de persones ocupades que viuen i treballen al mateix municipi de residència, no tots els col·lectius socials es comporten de la mateixa manera a l'hora d'anar a treballar, sigui en funció del sexe, l'edat o la categoria professional (taula 13).

En aquest sentit, les diferències més notables es produeixen entre homes i dones. Tot i que les disparitats entre ambdós col·lectius s'han anat retallant els darrers temps, les dones continuen sent la part de la població que més treballa al municipi on viu, mentre que els homes fan una majoria de desplaçaments de caràcter intermunicipal i són els qui recorren distàncies més llargues per arribar al lloc de treball. Així, encara que les dones ocupades a la seva localitat han baixat del 62,7% al 55,8%, en el cas dels homes aquest valor se situa actualment al 41,0%, quan fa cinc anys ja era de només el 45,0% del total. A més, les dones també són les que més treballen al seu propi domicili (un 2,7%). En canvi, hi ha molts més homes que dones que declaren que no tenen una localització de treball definida, amb un 12,4% d'aquest grup. Amb tot, però, sorprèn l'increment de persones de sexe femení que es desplacen a Barcelona quan van a treballar, que el darrer quinquenni han passat per davant de les de sexe masculí. Aleshores es dirigeixen a la capital el 13,3% dels homes i l'11,0% de les dones; ara ho fan l'11,5% i el 15,3% respectivament.

TAULA 13 Localització del lloc de treball de la població de la RMB segons diferents característiques individuals (2006). %

	Sexe		Edat				Categoria professional			Total RMB
	Home	Dona	18-24	25-44	45-64	65 i més	Baixa	Mitjana	Alta	
A casa	1,8	2,7	0,4	2,1	2,7	11,1	0,9	3,8	1,8	2,2
Al mateix barri	9,7	16,3	10,8	12,0	14,6	12,7	12,2	12,0	15,5	12,7
A un altre barri del municipi	29,5	36,8	34,6	31,8	34,2	39,1	32,1	31,7	37,5	32,8
Barcelona	11,5	15,3	16,7	14,2	10,2	5,7	14,6	12,8	10,4	13,2
Primera corona	14,3	12,2	10,5	13,8	13,3	10,6	12,5	12,9	15,7	13,3
Segona corona	18,8	13,7	20,2	17,3	13,9	12,2	19,0	15,2	13,9	16,6
Resta Catalunya	1,1	0,4	0,0	0,9	0,7	0,0	0,7	0,8	1,0	0,8
Fora Catalunya	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
És irregular	12,4	1,9	5,3	7,2	9,6	8,6	7,7	9,7	3,3	7,7
NS/NC	0,8	0,7	1,4	0,7	0,6	0,0	0,4	1,0	0,9	0,7
N mostral	(2.208)	(1.777)	(339)	(2.475)	(1.144)	(27)	(1.706)	(1.588)	(656)	(3.986)

* Submostra formada per la població ocupada.

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

L'edat no sembla ser, en canvi, una variable estretament correlacionada amb la distància entre el domicili de residència i el lloc de treball. D'aquesta manera, no es troben variacions que dibuixin una tendència clara, tot i que les persones de més edat són les que més solen treballar a casa seva, amb un 11,1% del total, i les persones més joves són les que més es desplacen a Barcelona, i arriben al 16,7% i el 14,2% pel que fa a les franges de 18 a 24 anys i de 24 a 44 anys.

La distància entre residència i lloc de treball sí que és un factor estretament relacionat amb el nivell professional de cada individu. Les categories professionals superiors no només són les que més treballen al mateix municipi on viuen, sinó que també són les que registren un índex més elevat d'ocupació al propi barri. Les categories professionals altes treballen a l'entorn del seu domicili en el 15,5% dels casos, mentre que un altre 37,5% ho fa en altres parts del seu municipi. A diferència d'això, les categories mitjanes i baixes treballen al seu barri en el 12,0% i el 12,2% de les ocasions i els qui ho fan en altres punts de la seva localitat són el 31,7% i el 32,1%. Així es demostra que a mesura que millora la situació laboral de les persones, aquestes tenen més possibilitats d'escollir el seu lloc de residència i de treball i, en conseqüència, de reduir les distàncies que cal recórrer per anar a treballar. És a dir, tenen més possibilitats per triar a favor de l'increment de la proximitat.

Amb tot, les persones situades dins de les categories més elevades també són les que han de viatjar lluny més sovint, amb un 1,0% de treballadors que s'han de desplaçar fora de Catalunya en moments concrets o esporàdicament. I, a la vegada, també destaca la irregularitat del lloc de treball de les persones sense estudis, més d'una quarta part de les quals no té una localització laboral fixa.

3.2. La diferenciació social del mitjà de transport utilitzat per anar a la feina

La tria del mitjà de transport utilitzat per anar a la feina també resulta influenciada per les característiques pròpies de cada individu. És a dir, més enllà de la grandària dels municipis, de les característiques morfològiques de l'entorn urbà, de la distribució de les activitats en el territori, del nivell d'oferta de serveis de transport públic o col·lectiu i de la pròpia localització del domicili de residència i lloc de treball, les variables com el gènere, l'edat i la categoria professional tenen una clara incidència en els mitjans de desplaçament escollits (taula 14).

D'entrada, el mitjà de transport usat per arribar a la feina presenta grans diferències en funció del gènere de les persones entrevistades. Els homes solen tenir més accessibilitat al vehicle privat que les dones, sobretot per qüestions culturals associades a l'assignació de rols masculins i femenins a un col·lectiu i a l'altre, tant en la societat com en la família. Amb això, hi ha un 23,2% de les dones que es mouen normalment a la feina caminant, molt per sobre del 14,7% dels homes, car aquests solen efectuar trajectes més llargs que, per tant, requereixen l'ús de mitjans motoritzats. Així, un 63,0% dels homes van a treballar amb vehicle privat i un 18,4% ho fa amb transport públic, mentre que en les dones hi ha un repartiment més equilibrat entre ambdós modes de desplaçament, i un 39,8% usa el transport privat i un 35,3% el transport públic.

Tot i que no es dibuixa una tendència clara pel que fa als diversos grups d'edat, s'observa com les persones de 65 anys en endavant que encara treballen són les que més es desplacen caminant a la feina (el 29,4%).

TAULA 14 Mitjà de transport utilitzat normalment per la població de la RMB per anar a treballar, segons diferents característiques individuals (2006). %

	Sexe		Edat				Categoria professional			Total RMB
	Home	Dona	18-24	25-44	45-64	65 i més	Baixa	Mitjana	Alta	
A peu/Bicicleta	14,7	23,2	18,5	16,8	21,8	29,4	19,4	17,5	18,1	18,4
Mitjà privat	63,0	39,8	48,4	54,7	49,5	57,3	50,4	52,9	58,1	52,7
Mitjà públic/col·lectiu	18,4	35,3	28,8	26,0	25,0	13,4	27,4	26,5	21,2	25,9
Mitjà privat + Mitjà col·lectiu	1,4	1,1	2,4	1,0	1,4	0,0	0,9	1,6	1,2	1,2
Canvis freqüents	1,6	0,4	0,7	0,9	1,6	0,0	1,4	0,9	0,6	1,1
NS/NC	1,0	0,3	1,1	0,6	0,8	0,0	0,5	0,8	0,8	0,7
N mostral	(2.168)	(1.729)	(338)	(2.423)	(1.112)	(24)	(1.691)	(1.527)	(644)	(3.897)

* Submostra formada per la població ocupada que treballa fora de casa.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

A part, els més joves, una bona fracció dels quals encara no ha tingut la possibilitat d'obtenir el permís de conduir o bé d'adquirir un vehicle privat, són els que més circulen amb transport públic, i arriben al 28,8% del total.

A la vegada, la divisió de la població ocupada segons la seva categoria professional mostra pautes de mobilitat similars per anar a la feina, sobretot amb relació als moviments a peu, que oscil·len entre el 17,5% de les categories mitjanes i el 19,4% de les més baixes. No obstant això, el vehicle privat és una opció clarament més utilitzada a mesura que les persones milloren la seva situació professional, i arriba al 58,1% entre els treballadors més qualificats. El transport públic és, per tant, més utilitzat pels col·lectius amb un nivell professional baix i mitjà, amb el 27,4% i el 26,5% de cada conjunt.

3.3. La influència de la disponibilitat de vehicle privat i de garatge sobre la mobilitat

La disponibilitat i, sobretot, el nombre de vehicles de què disposa la unitat familiar són variables que influeixen decisivament en la tria del mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se a la feina i als llocs on es realitzen les diverses activitats quotidianes. D'aquesta manera, l'increment del nombre de vehicles present a la llar repercuteix directament en un ús més elevat de mitjans privats per desplaçar-se. Tanmateix, a part de la quantitat de vehicles existent a casa, optar per un mitjà de transport o un altre també depèn de la localització del lloc de residència, de les distàncies que s'han de recórrer, del grau d'oferta de serveis col·lectius i de la disponibilitat de plaça d'aparcament pròpia.

La disponibilitat de vehicle privat és un dels factors que més influeixen a l'hora d'escollir el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se, tant per anar a la feina com per realitzar altres activitats quotidianes. Actualment, el 77,3% de la població de la Regió Metropolitana viu en llars que disposen de cotxe i el 16,8% viu en llars on

hi ha moto o motocicleta, de manera que la immensa majoria de les famílies disposa d'algun tipus de vehicle privat a casa seva. Aquestes xifres són sensiblement menors que fa cinc anys; no obstant això, aquesta evolució a la baixa no ha estat arreu igual. A Barcelona sí que ha augmentat efectivament el percentatge de llars que no disposen de cotxe, amb un 33,3% respecte del 29,3% de l'any 2000. Tanmateix, a la Primera corona i a la Segona corona les proporcions de llars sense cotxe han avançat en sentit invers i han disminuït al 20,9% i al 13,9% en cada cas. Nogensmenys, cal tenir en compte que a Barcelona, tot i haver disminuït la quota de llars que disposen de vehicle privat, és l'àmbit territorial on hi ha una majoria de llars que tenen moto o motocicleta, amb un 20,2% del total.

De tota manera, l'elecció dels mitjans de desplaçament no només depèn del fet que les llars tinguin vehicle privat o no, sinó també del nombre de vehicles de què disposen (taula 15). A Barcelona, que és l'àmbit territorial on les famílies tenen menys vehicles a casa, hi ha un 51,0% de les llars que disposen d'un cotxe i un 13,8% de les llars que en disposen de dos. Fora de la ciutat central, però, a mesura que augmenta la distància a la capital barcelonina i disminueix l'oferta de serveis de transport públic o col·lectiu, tendeix a créixer el percentatge de llars amb més vehicles. Així, a la Primera corona hi ha un 50,1% d'habitatges amb un sol cotxe i un 23,8% d'habitatges que tenen dos cotxes i a la Segona corona aquestes quotes són del 42,7% i el 33,4%, respectivament. A més, en aquest darrer àmbit també puguen significativament les unitats familiars que tenen un mínim de tres cotxes, amb una proporció que arriba al 9,9%. Una xifra que tant a la resta de la província de Barcelona com a la resta de Catalunya assoleix valors encara més elevats.

Vist això, s'observa com les persones que viuen en famílies que no tenen cotxe són les que es desplacen més sovint a peu o amb transport públic, mentre que a me-

TAULA 15 Nombre de cotxes a la llar segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Cap	33,3	20,9	13,9	22,6	11,6	13,7
Un	51,0	50,1	42,7	47,7	37,0	39,4
Dos	13,8	23,8	33,4	23,9	36,8	33,3
Tres	1,5	4,3	7,7	4,6	11,0	10,2
Més de 3	0,4	0,9	2,2	1,2	3,5	3,3
NS/NC	0,0	0,1	0,1	0,0	0,0	0,1
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

sura que augmenta el nombre de cotxes a la llar creix la proporció d'usuaris del vehicle privat. Així, si bé el 25,4% de les persones que viuen en famílies sense cotxe van a peu a la feina, el 57,8% ho fa amb transport públic o col·lectiu. En canvi, només un 14,1% d'aquests individus va amb vehicle privat, generalment com a acompanyant, sigui amb companys de feina, amics o familiars. Alhora, a les llars que tenen un cotxe, la proporció de persones que utilitza el vehicle privat per anar a treballar puja al 49,9% i les persones que van a peu i amb transport públic baixen al 19,9% i al 27,1% respectivament. Aquestes proporcions són dispars sobretot quan les persones viuen en habitatges on hi ha dos cotxes o un mínim de tres, en què les quotes d'utilització de mitjans privats assoleixen el 70,2% i el 71,6% del total. Per tant, més enllà de la tinença o no de vehicle privat en el si de la unitat familiar, el nombre de cotxes present a la llar és un factor determinant. El motiu és que, tot i ser un bé emmarcat en el conjunt de la unitat familiar, les circumstàncies quotidianes fan que la majoria de vegades cadascun dels vehicles només es pugui fer servir individualment, de manera que tan sols el pot utilitzar un dels adults que comparteixen el mateix habitatge.

Amb tot, el fet que hi hagi una proporció important de persones que viuen en llars amb diversos vehicles i que es desplacen a peu o amb transport públic és un indicatiu del fet que hi ha altres elements, a part de la tinença de vehicle privat i de la possibilitat de fer-ne un ús quotidià, que intervenen en el moment d'escollir el mode de desplaçament. Entre aquests elements, actuen sobretot les característiques morfològiques i funcionals de l'entorn urbà, que poden afavorir trajectes de major o menor proximitat, i l'oferta de serveis de transport col·lectiu. Per això, a Barcelona, on hi ha una relativa mixtura d'usos i activitats i existeix una bona xarxa de serveis de transport públic, un 6,4% de les persones que tenen tres o més cotxes a casa van caminant a la feina i un altre 26,2% hi va amb transport públic. En canvi, a la Segona corona, on els municipis són més petits i augmenta la proximitat de les activitats, les persones de famílies que tenen tres o més vehicles van a

treballar caminant en un 18,6% dels casos, alhora que la manca d'oferta de serveis de transport col·lectiu fa que aquests individus només vagin a la feina amb mitjans públics en un 4,8% dels casos.

A part de la possibilitat de fer un ús quotidià del cotxe, el fet de disposar de garatge també fa que les persones tendixin a utilitzar més freqüentment els mitjans privats, per davant de les persones que no tenen una plaça d'aparcament pròpia. Actualment, a la Regió Metropolitana de Barcelona hi ha un 33,6% de llars amb garatge dins de l'edifici de residència, i un 19,0% que té la plaça d'aparcament en un altre recinte. D'entre les persones de la Regió que afirmen tenir un lloc on guardar el vehicle privat, un 59,7% utilitza aquest mitjà de transport per anar a la feina, un 17,4% va a peu i un 19,7% va amb transport col·lectiu. En canvi, les persones que no tenen garatge utilitzen menys el vehicle privat per anar a treballar, i hi ha un 43,5% d'usuaris d'aquest mitjà, enfront d'un 19,8% de vianants i un 34,0% de passatgers de transport col·lectiu, que absorbeix una proporció d'usuaris molt més elevada que en el cas anterior. Aquestes diferències es detecten sobretot a Barcelona, que és la zona on hi ha més problemes d'aparcament de la Regió Metropolitana. Aquí les persones que tenen garatge se serveixen del vehicle privat per anar a treballar en el 42,8% dels casos; en canvi els individus sense garatge només recorren al vehicle privat el 29,5% de les vegades.

4. Els costos dels desplaçaments

Els costos dels desplaçaments, sigui des d'un punt de vista econòmic o temporal, són determinats per diversos factors. Entre aquests, actuen la localització residencial, el lloc on es realitzen les diverses activitats quotidianes i el mitjà de desplaçament utilitzat per arribar-hi; però també cal tenir en compte aspectes individuals com el sexe, l'edat i la categoria professional de cada persona. D'aquesta manera, la grandària dels municipis i el grau d'oferta de serveis de transport públic, que afavoreixen o dificulten la utilització de modes de

desplaçament més barat com anar a peu i els mitjans col·lectius, condicionen la despesa en mobilitat de les persones. A la vegada, aquestes circumstàncies urbanes també decideixen el temps que cal invertir per cobrir els diversos trajectes. Amb tot, les característiques personals de cadascú modulen aquestes qüestions, de manera que els homes, la població d'edats intermèdies i la gent amb una posició socioprofessional més alta són els que registren un volum més elevat de despesa.

4.1. Les despeses monetàries personals en transport

Les despeses personals mensuals en transport varien considerablement en funció de l'àmbit territorial (taula 16). Per zones, el lloc de la Regió Metropolitana on es concentra una proporció més gran de persones amb un elevat nivell de despesa en transport és la Segona corona metropolitana, on es registra el volum més alt de persones que hi gasten més de 50 € al mes. D'aquestes, un 24,6% gasta entre 51 i 100 € i un 16,0% gasta entre 101 i 200 € mensuals. En canvi, a Barcelona és on hi ha una més proporció de població que sols necessita fins a 20 € al mes (el 20,3% del total). Cal dir, però, que juntament amb Barcelona, la Segona corona metropolitana també és on hi ha més residents sense cap tipus de despesa en transport, i és on tenen lloc les màximes disparitats econòmiques per aquest motiu. Així, a la Segona corona hi ha un 19,2% de persones sense despeses i a Barcelona un 17,0%. La Primera corona, en canvi, és on hi ha menys persones que no tenen despeses en transport, amb un 14,7% del total (havia estat l'àmbit que tradicionalment havia contingut el percentatge més gran de població que no gastava diners per desplaçar-se).

Aquesta diferència de nivells de despesa s'explica a causa de la diversitat de mides dels municipis de cada zona i de l'oferta de mitjans de transport públic de cada àmbit

metropolità, ja que són elements que condicionen les pautes de mobilitat de les persones. A les zones on predominen municipis més petits, és més fàcil satisfer les necessitats de mobilitat caminant i on hi ha una bona oferta de transport col·lectiu és més fàcil prescindir del vehicle privat, i això fa que desplaçar-se esdevingui més barat. Això explica per què a la Segona corona metropolitana i a Barcelona és on hi ha les proporcions més elevades de gent sense despeses o amb un volum baix d'inversió en transport. A la vegada, però, a mesura que creix la distància a la ciutat central, baixa l'oferta de transport públic i augmenta la dependència del vehicle privat; per això a la Segona corona metropolitana també és on desplaçar-se esdevé alhora més car, igual que a la resta de la província de Barcelona i del territori català.

A més, les despeses en transport també són modulades per les característiques de cada individu (taula 17). Des del punt de vista del gènere, els homes solen tenir un grau de despesa més elevat que les dones, de manera que elles són majoria entre el col·lectiu que gasta fins a 50 € al mes (el 43,9% de les dones respecte del 36,9% dels homes). Amb tot, però, el gènere femení també és el que agrupa més individus sense despeses (un 22,9% enfront del 10,7% del gènere masculí). L'edat també actua en aquest sentit: les persones amb un volum baix o nul de despeses es troben a les franges d'edat més avançades, sobretot a partir dels 65 anys, en què un 29,5% de la gent gasta menys de 20 € al mes en transport i un 44,6% no s'hi gasta diners. Dels 25 anys als 44 anys d'edat és on hi ha la gent que inverteix més diners en transport: un 28,4% dedica entre 51 € i 100 € a desplaçar-se i un 17,8%, entre 100 € i 200 € al mes.

Respecte de la categoria professional de les persones entrevistades, les dades mostren com les despeses personals en transport augmenten d'acord amb el nivell

TAULA 16 Despesa personal mensual en transport (benzina, bitllets...) segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Res (no té despeses per aquest concepte)	17,0	14,7	19,2	17,1	22,3	22,8
Fins a 20 euros	20,3	15,7	11,1	15,6	8,0	8,9
De 21 a 50 euros	26,8	28,7	20,1	24,9	18,8	19,1
De 51 a 100 euros	20,5	22,0	24,6	22,4	22,0	21,8
De 101 a 200 euros	8,7	13,2	16,0	12,7	17,4	17,2
De 201 a 300 euros	4,2	3,5	4,9	4,2	7,3	6,1
De 301 a 600 euros	1,0	1,2	1,8	1,4	2,5	2,0
Més de 600 euros	0,5	0,4	0,7	0,5	0,6	0,7
Ns/Nc	0,9	0,6	1,6	1,1	1,0	1,4
N mostra	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

ocupacional de la població. La població que més gasta en transport és doncs la que té una situació professional més elevada, mentre que les despeses es moderen i se situen a nivells més modestos entre les persones amb posicions professionals mitjanes i baixes. Per això, entre les categories professionals més altes es concentren les persones amb més de 100 € de despesa al mes. En canvi, les persones amb les posicions més modestes són la majoria de les que gasten un màxim de 50 € mensuals. I aquestes també són la majoria de les que no tenen despeses per aquest concepte, amb un 21,3% d'individus que no dedica diners al fet de desplaçar-se.

4.2. Els costos temporals dels desplaçaments laborals

Durant els últims anys hi ha hagut un lleuger augment del temps mitjà invertit en els desplaçaments per motiu laboral, que pels viatges d'anada a la feina ha pujat

de 21,9 minuts a 24,6 minuts a la Regió Metropolitana. No obstant això, es detecten diferències segons l'àmbit territorial de residència, el lloc on es troba la feina i el tipus de mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se. D'entrada, els habitants de Barcelona són els que continuen necessitant més temps per arribar a treballar, amb una mitjana de 28,3 minuts, seguits pels residents a la Primera corona, que requereixen 25,8 minuts. En canvi, a la Segona corona aquest temps baixa fins als 20,4 minuts; fins a reduir-se a 16,3 minuts i 15,3 minuts per la resta de la Província i de Catalunya, on els temps de desplaçament per motiu laboral se situen al mínim (taula 18).

Un dels factors que més condicionen aquestes xifres és el mitjà de transport utilitzat per desplaçar-se, de manera que l'augment dels moviments en transport motoritzat també ha fet incrementar les mitjanes temporals respecte de l'any 2000 (taula 19). D'aquesta manera, si bé els individus que es mouen amb vehicle

TAULA 17 Despesa personal mensual en transport (benzina, bitllets...) de la població de la RMB, segons diferents característiques individuals (2006). %

	Sexe		Edat				Categoria professional			Total RMB
	Home	Dona	18-24	25-44	45-64	65 i més	Baixa	Mitjana	Alta	
Res (no té despeses per aquest concepte)	10,7	22,9	8,4	8,2	13,1	44,6	21,3	11,1	5,5	17,1
Fins a 20 euros	12,1	18,8	8,3	8,7	18,2	29,5	18,7	12,4	7,7	15,6
De 21 a 50 euros	24,8	25,1	35,0	27,2	26,5	13,8	26,9	24,4	22,1	24,9
De 51 a 100 euros	26,2	19,0	27,0	28,4	22,7	7,8	19,0	27,4	27,3	22,4
De 101 a 200 euros	16,3	9,4	16,6	17,8	11,5	2,4	9,7	15,0	23,1	12,7
De 201 a 300 euros	5,9	2,7	3,1	6,7	3,9	0,3	2,6	5,8	8,8	4,2
De 301 a 600 euros	2,0	0,8	1,0	1,7	1,7	0,4	0,8	1,8	3,3	1,4
Més de 600 euros	0,9	0,2	0,1	0,5	1,0	0,2	0,2	1,0	1,1	0,5
Ns/Nc	1,1	1,1	0,4	0,9	1,5	1,0	1,0	1,3	1,1	1,1
N mostral	(3.352)	(3.660)	(632)	(2.929)	(2.014)	(1.437)	(3.296)	(2.370)	(823)	(7.012)

Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 18 Taula 18. Temps invertit en el desplaçament a la feina (només l'anada) segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Menys de 15 minuts	17,1	27,5	38,3	28,1	49,8	50,2
De 15 a 30 minuts	47,6	42,0	38,2	42,4	33,0	32,2
Més de 30 minuts	26,1	24,4	14,5	21,4	7,4	6,0
És irregular	8,6	5,9	8,2	7,6	9,5	11,2
NS/NC	0,6	0,2	0,7	0,5	0,2	0,4
N mostral	(1.264)	(1.216)	(1.417)	(3.897)	(345)	(1.451)

* Submostra formada per la població ocupada que treballa fora de casa.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 19 Temps de desplaçament a la feina (només l'anada) de la població de la RMB, segons mitjà de transport utilitzat (2006). %

	A peu/ Bicicleta	Mitjà privat	Mitjà públic/ col·lectiu	Mitjà privat + Mitjà col·lectiu	Canvis freqüents	NS/NC	Total
Menys de 15 minuts	65,7	28,0	3,9	0,0	5,9	13,7	28,1
De 15 a 30 minuts	31,4	48,0	41,5	22,9	20,5	16,2	42,4
Més de 30 minuts	0,9	15,0	48,7	52,4	7,1	0,0	21,4
És irregular	1,7	8,8	5,6	24,7	66,4	30,4	7,6
NS/NC	0,3	0,1	0,3	0,0	0,0	39,7	0,5
N mostral	(719)	(2.054)	(1.008)	(48)	(41)	(26)	(3.897)

* Submostra formada per la població ocupada que treballa fora de casa.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

privat necessiten un promig de 22,1 minuts per anar de casa a la feina, els qui van amb transport públic requereixen fins a 39,1 minuts, i és el mode de desplaçament que implica viatges de més temps. En canvi, anar a peu o amb bicicleta, pel fet que es relaciona amb els moviments de més proximitat, són els que registren temps de desplaçament més baixos, amb un promig de 10,8 minuts en el total metropolità.

Aquestes pautes es repeteixen a tots els àmbits de la Regió. D'aquesta manera, el transport col·lectiu és el que implica trajectes de més durada a totes les zones, si bé aquests s'escurcen a mesura que augmenta la proximitat a la capital barcelonina, on el fet que hi hagi més cobertura de la xarxa de transport públic i més oferta de serveis de transport col·lectiu fa que els viatges amb aquest mode de desplaçament baixin a 35,0 minuts de mitjana. També contribueix a aquest resultat el fet que la gran majoria de viatges fets amb transport públic dins d'aquest àmbit sigui de caràcter intramunicipal, a diferència de la resta d'àmbits metropolitans.

Això és el contrari del que succeeix amb els viatges amb vehicle privat, que incrementen la necessitat de temps a mesura que augmenta la proximitat a Barcelona i a les ciutats més poblades. Així, a causa d'una congestió major del trànsit i de més dificultat per trobar aparcament, els trajectes fets amb el propi vehicle necessiten un temps mitjà de 28,2 minuts a la ciutat de Barcelona, mentre que aquest baixa a 19,5 minuts a la Segona corona. Aquesta situació es repeteix amb els desplaçaments a peu, que també requereixen un mínim de temps a la Segona corona metropolitana, amb 9,4 minuts de mitjana, pel fet que els municipis d'aquest àmbit solen ser més petits i per tant s'escurcen les distàncies intramunicipals que cal recórrer.

Com a resultat, el temps que les persones triguen a arribar a la feina condiciona directament el nombre de desplaçaments fet diàriament entre el domicili de residència i el lloc de treball, de manera que la quantitat de trajectes entre la casa i la feina decreix a mesura que augmenta la durada del recorregut.

5. La percepció dels problemes causats pels mitjans de transport privat

Entre els problemes causats pel trànsit amb vehicle privat, destaquen especialment aquells que es relacionen amb la intensitat de circulació i les dificultats per trobar lloc per aparcar. Alhora que també preocupen les qüestions referents a la contaminació ambiental, tant pel que fa a l'emissió de components gasosos i sòlids a l'aire, l'aigua i el sòl com pel que fa a la producció de soroll.

a) *La congestió del trànsit.* Actualment, a la Regió Metropolitana de Barcelona hi ha un 73,4% de la població que conviu amb problemes de circulació al seu barri o entorn proper (taula 20). Aquest lleuger augment de la congestió del trànsit fa que avui hi hagi un 45,3% dels residents d'aquest territori que considerin que al seu voltant hi ha força o molts problemes de circulació, mentre que un altre 28,1% considera que hi ha alguns problemes per transitar amb vehicle privat al rodal del seu domicili. Hi ha, no obstant això, diferències destacables segons el lloc de residència. A Barcelona és on hi ha un màxim de persones que opina que a la seva rodalia hi ha força o molts problemes de circulació (el 56,8% del total), mentre que aquest col·lectiu decreix a mesura que augmenta la distància a la ciutat central, on representa el 25,6% als municipis de la província de Barcelona que queden fora de l'àmbit metropolità. Contràriament, els individus que no perceben cap o pocs problemes de trànsit evolucionen en el sentit invers, i passen del 53,7% al contorn provincial a només el 16,0% a la capital barcelonina.

Paral·lelament, l'anàlisi d'aquest fenomen segons la grandària dels municipis mostra com aquest està estretament lligat al volum de residents de cada localitat. A mesura que creix el nombre d'habitants, també ho fan les dificultats de circulació, fet que implica que la congestió sigui també molt elevada a les ciutats madures. Per aquest motiu, la proporció de persones que viuen a les ciutats grans i que consideren que al seu barri o entorn més immediat hi ha força o moltes dificultats per

TAULA 20 Avaluació dels problemes de trànsit al barri o entorn segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Cap o pocs problemes	16,0	22,7	36,7	25,5	53,7	45,6
Alguns problemes	25,6	29,5	29,2	28,1	19,4	23,8
Força o molts problemes	56,8	46,7	33,4	45,3	25,6	29,4
NS/NC	1,6	1,1	0,7	1,1	1,3	1,2
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

* L'avaluació s'ha obtingut a partir d'una escala de 0 a 10: Cap o pocs problemes (0, 1, 2, 3), Alguns problemes (4, 5, 6), Força o molts problemes (7, 8, 9, 10) i NS/NC.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

circular resta just set punts per sota de la ciutat de Barcelona, amb un 49,8% de residents que comparteixen aquesta opinió. En canvi, als municipis més petits puja la proporció de persones que perceben cap o pocs problemes al seu voltant, i assoleixen un màxim de 66,5% als pobles de menys de 10.000 habitants. Amb tot, les persones que declaren que hi ha poca o gens de congestió al seu entorn s'ha reduït, tant en els municipis petits com a les ciutats grans, sobretot a les ciutats intermèdies, on han passat del 23,8% al 17,2% del total.

b) *Les dificultats per trobar aparcament.* A més dels inconvenients per transitar, la dificultat per trobar aparcament és una altra de les qüestions que esmenta bona part de la població (taula 21). Aquesta opinió, que és compartida per la majoria dels residents de la Regió Metropolitana, fa que el 66,0% del conjunt dels seus habitants considerin que al seu barri o entorn proper hi ha força o molts problemes per deixar el vehicle, mentre que un 13,8% adicional detecta alguns problemes per fer-ho. Tanmateix, el percentatge de persones més crítiques ha disminuït en el transcurs dels darrers cinc anys en quasi sis punts i mig.

Com que és un problema que s'intensifica a mesura que creix el volum i la densitat de població, a Barcelona és on el descontentament entorn d'aquesta qüestió és més evident, on el 78,1% dels ciutadans diu que es troba amb força o molts problemes per aparcar i només un 7,3% afirma que no té cap dificultat, o poques dificultats, per

deixar el vehicle. Així, tot i que es manté a nivells elevats, l'increment de la distància respecte de la ciutat central fa que els índexs de crítica es vagin moderant. D'acord amb això, a la Primera corona metropolitana són el 68,0% els qui afirmen conviure amb més dificultats per trobar aparcament, una xifra que baixa al 52,8% a la Segona corona i que cau al 35,4% al perímetre provincial.

A aquest fet hi contribueix que en aquestes zones els municipis tenen dimensions més reduïdes. Als pobles de menys de 10.000 habitants hi ha sols un 16,6% de la població que experimenta força o moltes dificultats per aparcar, i el 65,2% no té cap o gairebé cap problema per deixar el cotxe. Més enllà d'aquesta grandària, però, els problemes creixen i s'accentuen especialment a partir dels 50.000 habitants. D'aquesta manera, a les ciutats intermèdies hi ha des d'un 70,0% de residents que es queixen rotundament per aquest motiu, i se situa a poca distància del mateix col·lectiu barceloní.

c) *La contaminació ambiental.* A banda dels problemes per circular i per trobar aparcament, hi ha una fracció important de la població amoïnada pels nivells de pol·lució (contaminació ambiental i acústica) del lloc on viu, tot i haver baixat del 37,6% el 2000 al 33,7% el 2006 en el global metropolità (taula 22). Amb tot, a Barcelona hi ha hagut una pujada de les persones preocupades per aquest tema, amb un 32,9% que troba alguns problemes de contaminació i un 47,4% que en troba força o molts. Aquestes són unes proporcions que també pre-

TAULA 21 Avaluació dels problemes d'aparcament al barri o entorn segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Cap o pocs problemes	7,3	13,3	30,1	17,3	47,1	44,5
Alguns problemes	10,0	16,4	15,5	13,8	15,0	15,0
Força o molts problemes	78,1	68,0	52,8	66,0	35,4	38,5
NS/NC	4,7	2,4	1,7	2,9	2,5	1,9
N mostral	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

* L'avaluació s'ha obtingut a partir d'una escala de 0 a 10: Cap o pocs problemes (0, 1, 2, 3), Alguns problemes (4, 5, 6), Força o molts problemes (7, 8, 9, 10) i NS/NC.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

TAULA 22 Avaluació dels problemes de contaminació al barri o entorn segons àmbit territorial de residència (2006). %

	Barcelona	Primera corona	Segona corona	Subtotal RMB	Resta Província	Resta Catalunya (Cat.-Prov.)
Cap o pocs problemes	18,2	24,8	51,2	32,1	57,5	58,3
Alguns problemes	32,9	41,6	26,2	33,1	24,3	22,6
Força o molts problemes	47,4	32,5	21,7	33,7	16,1	17,5
NS/NC	1,5	1,0	0,9	1,1	2,2	1,7
N mostrat	(2.397)	(2.083)	(2.533)	(7.012)	(657)	(2.579)

* L'avaluació s'ha obtingut a partir d'una escala de 0 a 10: Cap o pocs problemes (0, 1, 2, 3), Alguns problemes (4, 5, 6), Força o molts problemes (7, 8, 9, 10) i NS/NC.
Font: Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya (2006).

senten uns valors elevats a la Primera corona, amb un 41,6% i un 32,5% en cada cas. Tot i així, els individus més crítics s'han reduït durant els últims anys. A la resta del territori Metropolità millora la percepció de la situació mediambiental, tot i que és fora de la Regió on es registra el descens més important dels problemes de pol·lució, amb només un 16,1% de persones molt crítiques entorn d'aquesta qüestió.

6. Conclusions

Les pautes de mobilitat de la població de la Regió Metropolitana de Barcelona estan estretament condicionades per les activitats que motiven els seus desplaçaments, però també per les característiques territorials i urbanes del seu hàbitat de residència i per les infraestructures i els serveis de transport existents a cada lloc. Aquests són uns factors als quals s'afegeixen les particularitats individuals i familiars de cada persona.

En aquest sentit, s'observa com la difusió territorial de les activitats de tipus residencial i econòmic i la interdependència creixent del mercat de treball de la Regió han anat acompanyades d'una disminució del grau d'autocontenció laboral dels municipis metropolitans, amb un augment dels desplaçaments interurbans i l'allargament dels viatges entre el domicili de residència i el lloc de treball.

Davant d'això, l'increment de la distància entre la llar i la feina deriva en una dependència més gran dels modes de transport motoritzats per arribar a treballar. A les zones on hi ha una bona cobertura de la xarxa de transport públic, com a la ciutat de Barcelona i als principals nuclis urbans, això s'ha traduït en un ús més habitual d'aquests mitjans. No obstant això, als llocs on hi ha mancances en relació amb aquest tipus de serveis, ha tingut lloc un augment percentual de l'ús del vehicle privat, com als municipis més petits i a les zones de la perifèria metropolitana.

D'altra banda, la durada de la jornada laboral també influeix en la distància, la durada i el nombre de desplaçaments que les persones estan disposades a fer entre

la casa i la feina, que tendeixen a ser més elevats quan es fa una jornada completa que quan es fa una jornada parcial. Així mateix, el tipus de jornada que es realitza també condiciona l'elecció del mitjà de desplaçament per arribar a la feina, de manera que les persones ocupades la jornada sencera acostumen a utilitzar més el vehicle privat, mentre que les persones que treballen mitja jornada són les principals usuàries del transport públic i les que més van a peu.

D'altra banda, les pautes de mobilitat també canvien en funció d'altres activitats quotidianes. Entre aquestes s'hi compten comprar d'aliments, adquirir articles de vestir i de calçat, anar a mirar botigues o desenvolupar activitats d'oci i de lleure. De la mateixa manera que en el cas dels desplaçaments per motiu laboral, les poblacions més grans (com la ciutat de Barcelona i les capitals comarcals) tenen més capacitat d'autocontenció municipal sobre els seus residents, alhora que també exerceixen més força d'atracció sobre els habitants de les localitats del seu voltant. Tanmateix, s'observa que les activitats de realització més habitual tendeixen a fer-se més a prop del domicili de residència —com l'obtenció d'aliments frescos i envasats, anar al cinema, sortir als bars i discoteques o anar a menjar en restaurants. En canvi, altres activitats de desenvolupament més esporàdic, com la compra d'articles de vestir i de calçat, anar al teatre o visitar museus i exposicions, solen tenir lloc més lluny de casa, amb una proporció important de desplaçaments cap a les ciutats madures i la capital barcelonina. D'aquesta manera, les diferents distàncies que s'han de recórrer fan que els mitjans de transport utilitzats siguin diferents segons els casos, amb un augment dels moviments a peu quan aquestes activitats es realitzen a prop del domicili de residència i una pujada dels desplaçaments motoritzats (sobretot amb vehicle privat) quan tenen lloc a punts més llunyans.

No obstant això, també hi ha una diferenciació social de la mobilitat segons les característiques individuals i el context familiar de cadascú. Entre les principals variables que intervenen en aquest sentit es troben el sexe, l'edat i el nivell socioprofessional de les persones entrevistades; però també la tinença de vehicle privat, les

possibilitats d'accés quotidià i autònom a aquest mitjà i la disponibilitat d'espai on aparcar. En aquest sentit, el percentatge més elevat d'ús del vehicle privat es produeix entre els homes i les persones d'edat intermèdia i en canvi el transport públic o col·lectiu és més utilitzat per les dones, les persones més joves i la gent d'edat més avançada. Alhora, aquestes també són les persones que més es desplacen a peu. El nivell professional influeix relativament poc en la intensitat d'ús del vehicle privat i en la proporció de moviments caminant; en canvi, la circulació amb transport públic o col·lectiu és força més comú entre les categories professionals més baixes.

D'altra banda, els costos de la mobilitat han augmentat els darrers anys, tant des d'un punt de vista econòmic com temporal. Les despeses monetàries originades pels desplaçaments de la població han pujat considerablement els últims temps, ja que han augmentat les distàncies recorregudes i els moviments amb vehicle privat. Tot i això, als llocs on és més fàcil desplaçar-se caminant i als àmbits on hi ha més oferta de serveis

col·lectius, els diners que es gasten en transport es redueixen significativament. La durada del temps mitjà dels desplaçaments també ha pujat sensiblement al conjunt de la Regió, i és més elevada entre les persones que viuen al centre metropolità i entre els passatgers del transport col·lectiu. En canvi, els moviments caminant són els que requereixen menys inversió de temps, perquè es vinculen amb els trajectes de més proximitat. Amb això, la durada del viatge fins a la feina determina el nombre de desplaçaments fets diàriament entre la llar i el lloc de treball, que són més nombrosos a mesura que disminueix el temps invertit en el trajecte.

En aquest context, la percepció dels problemes causats pel transport privat varia segons la zona. Sobretot està relacionada amb una densitat major o menor del trànsit, amb la disponibilitat d'espai on aparcar i amb el nivell de contaminació ambiental de cada àmbit, de manera que s'obtenen respostes més crítiques a la ciutat de Barcelona i als municipis més densament poblats.

PAPERS 51 TRANSFORMACIONES TERRITORIALES EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

UNA VISIÓN A PARTIR DE LA ENCUESTA DE CONDICIONES DE VIDA Y HÁBITOS DE LA POBLACIÓN

PRESENTACIÓN

La Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población de Cataluña 2006 ha sido la quinta edición de uno de las recopilaciones de datos más exhaustivas que dan el pulso de la evolución de la sociedad catalana. A lo largo de dos décadas, la Encuesta ha conservado un mismo cuerpo principal de preguntas y una misma metodología, que se han ido adaptando al crecimiento de la base territorial de estudio, desde la conurbación de Barcelona hasta Cataluña.

En ocasión de la quinta edición, se considera que la Encuesta ha alcanzado un grado de madurez que permite hacer análisis de los diferentes temas en clave evolutiva: ya no se trata sólo de dar los datos resultantes de 2006, sino que se pueden analizar como etapa final de una secuencia que, para algunas áreas, se inició en 1985.

Después de la primera difusión de los datos de la *Encuesta* que se hizo con la publicación digital de los Resultados Sintéticos a tres escalas diferentes: Cataluña; Barcelona: ciudad, región metropolitana y provincia; y Área Metropolitana de Barcelona (véase la web www.enquestadecondicionsdevida.cat), el número de PAPERS que tenéis entre manos —y el posterior— reúne los análisis e interpretaciones de la Región Metropolitana de Barcelona a partir de los datos recogidos en esta edición de la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población y en las anteriores, especialmente las ediciones de 1995, 2000 y 2006.

El primero es un artículo introductorio sobre la historia y la metodología de la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población, un proyecto concebido a mediados de la década de 1980 como un instrumento de recogida periódica de información con el objetivo de facilitar datos para el análisis de la realidad social catalana. En él se detallan las diferentes etapas de construcción de la muestra así como las variables que se deben tener en cuenta, de manera que quedan suficientemente claros los posibles ámbitos temáticos de análisis.

En el segundo artículo, Oriol Nel·lo analiza el proceso de metropolitización del territorio catalán a partir de la interpretación de los datos que la *Encuesta* proporciona en relación con el uso del

espacio, la movilidad de las personas y la vivienda. Enuncia las principales hipótesis interpretativas que proporcionan las claves para entender la evolución del territorio metropolitano y el ensanchamiento del espacio que los ciudadanos usan cotidianamente en el acceso a los servicios y al mercado de trabajo así como en los ámbitos de los usos del suelo y de la vivienda.

A continuación hay tres artículos que, a partir de los datos de la *Encuesta*, analizan el uso del espacio, la vivienda y la movilidad para contribuir al dibujo de los diferentes modelos territoriales que conviven en la Región Metropolitana de Barcelona. Joan Alberich centra su artículo en el análisis de las pautas de asentamiento de la población a lo largo del tiempo y en los cambios en la localización de las actividades productivas, para acabar definiendo los patrones territoriales que derivan de la interrelación de ambos factores —poblamiento y empleo.

Carles Donat analiza las necesidades residenciales de la población como uno de los elementos que determinan la calidad de vida de los ciudadanos y condicionan su distribución territorial. Parte de distintos aspectos relacionados con la vivienda —régimen de tenencia y condiciones de acceso; tipos de vivienda; características físicas como por ejemplo la superficie, la antigüedad y los servicios de que dispone; percepción de la población en relación con su propia vivienda; y segunda residencia— para señalar los desajustes territoriales y las diferencias entre algunos grupos sociales.

En su artículo, Laia Oliver hace una radiografía de la movilidad de los residentes en la Región Metropolitana de Barcelona con el objetivo de explicar cuáles son los principales motivos que generan desplazamientos de población (laborales, compras, tiempo libre) y de qué manera la gente satisface la necesidad de trasladarse (medios de transporte, tiempo invertido, costes) en función de las características personales (sexo, edad y nivel profesional, entre otros) y del entorno (acceso al transporte público, distancia entre residencia y puesto de trabajo, facilidades del vehículo privado).

LA ENCUESTA DE CONDICIONES DE VIDA Y HÁBITOS DE LA POBLACIÓN

Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona

Introducción

La Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población (ECVHP) es un proyecto consolidado de análisis de la realidad social que se realiza cada cinco años desde 1985 en un ámbito territorial de creciente dimensión: desde la conurbación de Barcelona hasta el conjunto de Cataluña. En sus planteamientos iniciales, la ECVHP ya se concibió como la primera etapa de un proyecto de futuro: se hablaba de la «primera» encuesta metropolitana y se expresaba el deseo de que tuviera continuidad periódica. A lo largo de 20 años, se han realizado cinco ediciones de la *Encuesta*, con los mismos objetivos y la misma metodología, garantizando así la comparabilidad de resultados.

Se trata de una encuesta que se concibe como un instrumento de recogida de información periódica sobre distintos ámbitos de la vida cotidiana de la población. En este sentido, su finalidad es aportar datos y elementos de análisis sobre las dinámicas sociales y territoriales y también, gracias a la serie de datos disponibles actualmente, sobre las transformaciones que se producen en estos ámbitos. En sus 20 años de historia, la ECVHP se ha consolidado como una de las principales fuentes de datos de la región de Barcelona y ahora y por primera vez, con la quinta edición, se posee información precisa y homogénea sobre el conjunto de la sociedad catalana. Las características de su diseño muestral y de sus contenidos permiten introducir una mirada socioterritorial que a menudo se deja de lado.

De manera sintética, los objetivos de la *Encuesta* se pueden resumir en tres enunciados:

1. Conocer y analizar las condiciones de vida y los hábitos de la población, las tendencias evolutivas de las formas de vida y de los fenómenos sociales e identificar los factores que intervienen en los cambios sociales.
2. Determinar las diferencias en las condiciones de vida y los hábitos de la población en función del territorio de residencia y extraer sus rasgos socioterritoriales distintivos.

3. Identificar los grupos sociales, sus características y los factores que condicionan su formación, así como analizar los tipos de desigualdades sociales existentes y las tendencias de convergencia o divergencia que se observan en sus formas de vida.

Uno de los aspectos más relevantes de la evolución de la *Encuesta* ha sido la capacidad de mantener los objetivos y los criterios de investigación a pesar de que el territorio de estudio se haya ampliado en cada edición. Sin embargo, a lo largo de las cinco ediciones, se han incorporado pequeños cambios técnicos, metodológicos y de contenido, que se han acompañado de los trabajos necesarios para conservar las series temporales de los datos.

Los resultados obtenidos con la ECVHP son mayoritariamente de tipo objetivo y tienen un marcado carácter estructural. Se trata de una información esencial, ya que complementa las fuentes de información existentes para el territorio de análisis y, en muchos casos, constituye la única información disponible.

1. Historia

La primera edición de la ECVHP se realizó en el año 1985 y fue impulsada y financiada por la Corporación Metropolitana de Barcelona (CMB),¹ en colaboración con la Universidad Autónoma de Barcelona y el Centro para el Desarrollo de la Economía Social. El Instituto de Estudios Metropolitanos de Barcelona² —que se había creado sólo un año antes— lideró en esta ocasión, y en todas las posteriores ediciones, la dirección metodológica y del trabajo de campo, así como el tratamiento y el análisis de los datos. En esta primera edición, el territorio de análisis era la ciudad de Barcelona y los 26 municipios de la CMB.

A partir de la segunda edición, el impulso y la financiación del proyecto fueron asumidos por la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona y la Diputación de Barcelona. En el año 1990 el territorio de análisis era el conjunto de las comarcas de la Región I (Baix Llobregat, Barcelonès, Maresme, Vallès Occidental y Vallès Oriental), territorio que en 1995 se amplió a la Región Metropolitana de Barcelona (RMB) con la incorporación de las comarcas de Alt Penedès y Garraf y que, en el año 2000, ya incluía todos los municipios de la provincia de Barcelona.

En la edición de 2006, la Generalitat de Cataluña, a través del Instituto de Estadística de Cataluña (Idescat), se añadió al impulso y a la financiación del proyecto, que ha pasado a ser estadística oficial y a estar incluido en el Plan estadístico de Cataluña. Por otro lado, el territorio de análisis ha protagonizado su ampliación más ambiciosa puesto que

abarca todos los municipios de Cataluña (véanse los distintos ámbitos territoriales de referencia en la figura 1).

Las sucesivas ampliaciones territoriales mencionadas se han producido siempre por agregación de territorios a la muestra, lo que conlleva un incremento considerable de las personas entrevistadas en las diferentes ediciones. Así pues, de las 4.912 entrevistas que se realizaron en la primera edición del año 1985, en la última edición del proyecto se ha pasado a una muestra de 10.397 individuos.

La evolución histórica de la *Encuesta* también se refleja en las distintas denominaciones que el proyecto ha adoptado a lo largo de su existencia. En 1985 se presentó con el nombre de *Encuesta metropolitana sobre condiciones de vida y hábitos de la población*, que posteriormente se sustituyó por *Encuesta de la Región Metropolitana de Barcelona* (1990 y 1995), *Encuesta de la Región de Barcelona* (2000) y *Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población de Cataluña*, en función del territorio estudiado.

2. Metodología³

Las características técnicas y metodológicas de la *Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población de Cataluña* de 2006 mantienen los mismos objetivos y criterios de investigación que las anteriores ediciones. Las modificaciones incorporadas en esta quinta edición no alteran la comparabilidad de los datos y dan continuidad a la serie temporal que se inició en el año 1985. Los cambios metodológicos más relevantes hacen referencia a la ampliación del ámbito territorial de la población a todos los municipios de Cataluña, a la construcción de la muestra y a la inclusión de nuevos elementos en el contenido temático. Las características técnicas de las diferentes ediciones se recogen en la ficha técnica que se presenta más adelante. Los rasgos metodológicos de la edición de 2006 son, en resumen, los que se exponen a continuación.

Unidades de análisis. El universo estadístico es la población de 16 años en adelante que reside en Cataluña⁴ (6.049.414 personas). La unidad de recogida de información es el individuo, aunque la información que se recoge en el cuestionario también permite conocer algunas características elementales de carácter socioeconómico de cada una de las personas que reside en el hogar de la persona entrevistada así como algunas características de los mismos hogares.

Ámbito territorial. El diseño muestral aporta representatividad estadística, con un nivel de error aceptable, para distintos ámbitos territoriales que pueden ser tratados como submuestras independientes. Estos territorios son: Cataluña, los

ámbitos territoriales del Plan estadístico, la provincia de Barcelona, la Región Metropolitana de Barcelona y Barcelona ciudad.

Efectivos de la muestra y margen de error. Se han realizado un total de 10.397 entrevistas en todo el territorio de Cataluña. Con este tamaño muestral, si se considera que el nivel de confianza es del 95,5%, el error muestral es de $\pm 0,72\%$ para los datos globales.

Ámbitos temáticos. La ECVHP recoge casi todos los elementos que configuran las formas de vida de la población, que se estructuran en los siguientes temas: estructura social, formas de convivencia, niveles educativos, situación en el mercado de trabajo y condiciones laborales y profesionales, adscripción y transmisión lingüística, hábitos culturales y actividades de ocio, uso y percepción del territorio, nivel de renta y recursos, condiciones de la vivienda y del equipamiento doméstico, movilidad, hábitos de consumo, relaciones sociales y niveles de asociacionismo.

En cada edición se ha revisado el cuestionario con la intención de incorporar nuevos aspectos sociales que no aparecían en la encuesta anterior y, en cada caso, se ha valorado la relevancia que tiene la comparabilidad de los datos en el proyecto. En la última edición, hay que destacar la introducción de preguntas relacionadas con la inmigración, el uso de nuevas tecnologías y el estado de salud de los encuestados.

La recogida de datos se ha realizado mediante un cuestionario en formato impreso que contenía información sobre casi 200 variables, que los encuestadores han administrado a la población seleccionada como muestra a través de entrevistas presenciales. La mayoría de las preguntas del cuestionario son de tipo precodificado, aunque también incluye alguna pregunta abierta. La duración de la entrevista se sitúa en una media de 45-50 minutos.

Trabajo de campo. Esta fase del proyecto ha sido realizada por un equipo del Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona entre los meses de septiembre de 2005 y octubre de 2006. En todo momento, el diseño de la organización del trabajo de campo y la formación de los encuestadores, así como el nivel de control alcanzado (supervisión del 100% de los cuestionarios, control a domicilio del 25% de las entrevistas realizadas, codificación previa sobre papel y depuración de la base de datos) han permitido minimizar los errores en los procesos de recogida de información, codificación y grabación de los datos. Todo ello garantiza, por lo tanto, una gran fiabilidad de los datos obtenidos.

Procesamiento de los datos. El tratamiento de la información obtenida se realiza mediante el software Statistical Product and Service Solutions (SPSS).

2.1. La construcción de la muestra

El diseño de la muestra para la ECVHP 2006 parte de la necesidad de conjugar la ampliación territorial al conjunto de Cataluña con el mantenimiento de la significatividad estadística de los territorios de estudio de las anteriores ediciones, lo que ha supuesto aumentar en más del 50% los efectivos incluidos en la muestra. La ECVHP prevé un muestreo aleatorio estratificado no proporcional de la población de Cataluña de 16 años en adelante. La elección de este tipo de muestreo se justifica básicamente por criterios de precisión, comparado con otros métodos, y porque capta la heterogeneidad social que caracteriza a la población que es objeto de estudio. El objetivo consiste precisamente en poder expresar mejor la diversidad de la realidad social de Cataluña en relación con las condiciones de vida y los hábitos de la población.

A lo largo de las cinco ediciones de la ECVHP, se ha mantenido básicamente la misma metodología de construcción de la muestra, de manera que las variaciones más importantes se han producido sobre todo en relación con la necesidad de adaptarla a los cambios del marco territorial de estudio, que se ha ido ampliando hasta tomar todo Cataluña en consideración.

Así pues, la muestra estratificada se construye siguiendo los pasos siguientes:

Etapa 1. Construcción de estratos de población homogéneos, a partir de características sociales, económicas, culturales, demográficas y territoriales que identifican las secciones censales del Censo de población de 2001. Se obtienen mediante la aplicación de dos técnicas de análisis multivariante independientes y complementarias: análisis factorial de componentes principales y análisis de clasificación automática.

Etapa 2. Determinación del tamaño de la muestra según el volumen de población total y la estimación de su variabilidad.

Etapa 3. Distribución de la muestra entre los estratos prefijados, siguiendo el criterio de afijación óptima de Neyman, y asignación proporcional de los individuos que corresponden a cada sección censal del estrato. De esta manera se garantiza el cumplimiento de la aleatoriedad de la muestra en la elección de un individuo que pertenece a una sección censal determinada, proceso que se realiza a partir de las personas registradas en el Padrón de habitantes actualizado a enero de 2005.

Etapa 4. Ponderación a posteriori de la muestra con tal de garantizar que está dimensionada proporcionalmente a la población que representa, mediante un proceso de restitución del valor real de las frecuencias ponderando su peso en el conjunto de la población de Cataluña de 16 años en adelante.

Etapa 5. Elevación de la muestra para expresar los datos que se obtienen en magnitudes poblacionales.

La edición de 2006 de la ECVHP es la que incorpora más novedades en el procedimiento de diseño muestral, sobre todo a causa de las implicaciones derivadas de la ampliación territorial al conjunto de Cataluña. Las modificaciones más destacables son:

- a) El ámbito territorial se ha extendido al conjunto de Cataluña y, por primera vez, el umbral mínimo de edad de la población que forma el universo estadístico del cual se extrae la muestra es 16 años y no 18, como en las ediciones anteriores.
- b) En el proceso de construcción y de análisis de los estratos se han utilizado datos del Censo de población,⁵ aumentando considerablemente el conjunto de variables poblacionales utilizadas para caracterizar las secciones censales.
- c) Debido a la gran extensión del territorio objeto de estudio, se ha optado por concentrar la muestra territorialmente para optimizar recursos en la fase de trabajo de campo, mediante un proceso que garantiza la aleatoriedad y la representatividad de la muestra.
- d) El tamaño de la muestra se ha ampliado para facilitar análisis específicos de determinados ámbitos territoriales y/o colectivos sociales.
- e) Por primera vez se ha aplicado un factor de elevación para expresar los datos muestrales en términos de valores absolutos poblacionales.

3. Lectura y análisis de los datos

El resultado final de la *Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población* ha sido, en todas las ediciones, una gran base de datos con información detallada sobre las características de las condiciones de vida y los hábitos personales y sociales de los habitantes de los distintos subámbitos territoriales definidos dentro de Cataluña. A partir de las preguntas formuladas a las personas entrevistadas y de las variables que se extraen directamente de ellas, se pueden analizar distintos aspectos, tanto estructurales como de evolución temporal, de la realidad social de Cataluña. En concreto, la ECVHP plantea entre 159 y 196 preguntas a los entrevistados, según la edición, que se pueden clasificar en función del sujeto de quien se recogen los datos y del tema (véase la tabla 1).

Tal como se ha indicado en el apartado de construcción de la muestra, uno de los objetivos del diseño muestral es garantizar la representatividad a diferentes escalas territoriales de manera que se pueda desagregar la muestra en unidades territoriales más reducidas. Así se permite la realización de análisis más cuidadosos de estas áreas territoriales y también la comparación con el resto de las ediciones.

Las líneas de análisis que se pueden desarrollar a partir de los datos de cada una de las ediciones de la ECVHP —que desde 1990 permite abordar los

procesos evolutivos de muchas variables que la conforman— se basan en tres agrupaciones de la información: grupos sociales, cuestiones sociales específicas y temas socioterritoriales. Los análisis basados en los grupos sociales abordan los problemas de colectivos concretos, como la gente mayor, los jóvenes, las mujeres y, en la última edición, los inmigrantes. En los análisis de cuestiones sociales concretas, la información hace referencia a temas como la vivienda, la movilidad, el mercado de trabajo, los hábitos culturales y lingüísticos, y los usos del tiempo, entre otros aspectos. Los análisis socioterritoriales permiten, por un lado, hacer una radiografía de los territorios predefinidos en la muestra —en algunos casos, como Barcelona y la Primera corona metropolitana, a lo largo de un período de 20 años— y, por el otro, a veces permiten cruzar la variable territorial con un grupo o un aspecto social para profundizar en cuestiones más específicas en las que el componente territorial es relevante como, por ejemplo, el comportamiento diferenciado de los jóvenes metropolitanos en función del lugar de residencia o las actitudes de la población en relación con la vivienda.

A escala de todo Cataluña, y puesto que la edición del 2006 ha sido la primera que se ha hecho en todo el territorio, los análisis se limitan necesariamente a hacer una radiografía de la realidad, con la posibilidad de segmentar la población en función de parámetros como el género, la edad, el nivel de estudios, la categoría socioprofesional, el origen de la población o su lugar de residencia, pero no se pueden hacer comparativas temporales.

Respecto a la Región Metropolitana de Barcelona, se puede hacer una lectura mucho más rica y compleja de los datos, ya que la *Encuesta* ha recogido información de esta región desde la edición de 1995 y, respecto a algunas partes de este territorio, desde 1985. Por lo tanto, se puede analizar la evolución de los últimos diez años de la RMB en todos los aspectos y, en algunos casos, detallar los subámbitos socioterritoriales que se han distinguido tradicionalmente: Barcelona, la Primera corona metropolitana y la Segunda corona metropolitana.

- 1 La CMB era el organismo administrativo que agrupaba Barcelona y los 26 municipios de su entorno. Se creó en el año 1974 y fue suprimido por las leyes territoriales de 1987.
- 2 Desde el año 2000, Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona (IERMB).
- 3 Más información sobre el proceso de diseño de la encuesta, la construcción de la muestra y la recogida de datos en *Metodologies i Recerques*, núm. 1 (marzo 2008), revista editada por el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.
- 4 El hecho de que en las anteriores ediciones el universo estadístico fuera la población de 18 años en adelante obliga a hacer unos ajustes estadísticos cuando se hacen análisis de evolución en el tiempo.
- 5 Hasta esta edición, la muestra siempre se había construido a partir de datos del censo electoral.

LAS DINÁMICAS TERRITORIALES EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA (1985-2006). Hipótesis interpretativas

Oriol Nel·lo

Introducción

El proceso de metropolización —es decir, la profundización progresiva de la interdependencia de los lugares— ha sido, sin duda, una de las características más destacadas de la transformación del territorio catalán en las últimas décadas. Se trata, como es sabido, de un proceso que afecta al conjunto de Cataluña, pero que ha tenido su expresión principal y más característica en la ciudad de Barcelona y su entorno. A través de este proceso, se han ido ampliando cada vez más el territorio que los ciudadanos utilizan de manera cotidiana, el espacio en el que acceden a los servicios, las cuencas del mercado laboral, así como los ámbitos del suelo y de la vivienda.

El carácter complejo del fenómeno obliga a recurrir a fuentes de información muy distintas para su conocimiento y comprensión. En este contexto, la Encuesta metropolitana sobre hábitos y condiciones de vida de la población constituye una de las bases de datos más ricas de las que disponemos para analizar la evolución de la sociedad metropolitana en un período clave de su conformación y evolución. Iniciada en el año 1985, a partir de un innovador diseño de la socióloga Marina Subirats que la emparentaba con los *household surveys* de la estadística anglosajona, la fuente tiene una virtud principal: suministrar una cantidad muy considerable de variables en relación con los hogares y los individuos que los conforman, variables que en otros casos hay que obtener a partir de fuentes muy distintas, con los consiguientes problemas de comparabilidad.

Así, la *Encuesta*, realizada desde sus inicios con una recurrencia de cada cinco años, ha permitido, en sus cinco ediciones sucesivas, conformar un sistema de información y unos modelos de análisis de gran valor para el estudio del territorio, la sociedad y la economía catalanes. Su riqueza deriva, en primer lugar, de la obstinada voluntad de mantener los rasgos esenciales del cuestionario y las estrategias de diseño muestral, que han posibilitado la obtención de una serie histórica con pocos parangones no sólo en el contexto catalán o peninsular, sino también en el europeo. Asimismo, su progresiva extensión territorial (1985: ámbito de la antigua Corporación Metropolitana; 1990: región primera; 1995: Región Metropolitana de Barcelona; 2000: provincia de Barcelona; 2006: conjunto de Cataluña) ha permitido llegar a ámbitos cada vez más significativos y es también, por sí misma, una muestra de la

extensión de las dinámicas metropolitanas, así como de su asunción por parte de las instituciones y la sociedad catalanas.

Como todas las fuentes de información, la *Encuesta* metropolitana presenta virtudes y limitaciones. Desde el punto de vista del análisis de las dinámicas territoriales, las principales virtudes son la posibilidad de interrelacionar un conjunto de variables muy amplias, referidas tanto a hogares como a individuos, sobre unos ámbitos territoriales y por un período de tiempo prolongado. La principal limitación, por el contrario, procede de la dificultad de obtener resultados significativos para ámbitos circunscritos —al nivel de municipio o de barrio—, debido a las restricciones que el tamaño de la muestra impone.

El análisis de las sucesivas ediciones de la *Encuesta* nos ha permitido ir confeccionando una serie de modelos de análisis y de interpretaciones de los que, en el transcurso de las últimas dos décadas, se han decantado una serie de hipótesis. En la bibliografía que cierra el presente artículo el lector hallará la referencia de los principales trabajos en los que estas claves de interpretación se han ido debatiendo y formalizando en relación con las variables territoriales. El objetivo de las páginas siguientes es precisamente enunciar de manera sucinta las que, en nuestra opinión y a la luz de los trabajos de tantos años, pueden ser las principales hipótesis interpretativas, útiles para la lectura de las variables territoriales contenidas en la última edición de la *Encuesta*. Como se verá, se trata de las hipótesis que se han querido comprobar o confutar en los tres artículos sucesivos, cuya coordinación nos fue confiada. Estos apartados, que tratan sobre el asentamiento de población y actividades el primero, la movilidad cotidiana y el transporte el segundo, y la vivienda el tercero, son obra, respectivamente, de los geógrafos Joan Alberich, Laia Oliver y Carles Donat.

1. El uso del espacio

Los datos de la *Encuesta* metropolitana aportan aclaraciones tanto en relación con las permanencias como con los flujos que articulan el espacio metropolitano. Entre las primeras destacan las informaciones relativas al asentamiento residencial de la población, la localización de las actividades económicas y las características de la vivienda, mientras que los datos relativos a los flujos tienen que ver con la dirección y la intensidad de la movilidad de los ciudadanos, sus motivaciones y los medios de transporte con los que se satisface. Veamos, en primer lugar, cuáles son las principales hipótesis interpretativas que resultan de utilidad al interrogar a la fuente en relación con las permanencias en el uso del espacio. Nos referiremos a las cuestiones relativas a la movilidad residencial de los ciudadanos, la dirección

y los cambios de los flujos dominantes de población con sus efectos sobre el poblamiento, así como a las tendencias en la localización de las actividades económicas y la población empleada.

1.1. La movilidad residencial: incremento de la cantidad y la distancia de los movimientos

La movilidad residencial, es decir, la forma como la población se establece sobre el territorio y la propensión de ésta a permanecer en él es, sin duda, la primera cuestión que debe afrontarse. Aquí, como fuente de información, la *Encuesta* es inferior en algunos aspectos a los datos censales, ya que éstos permiten obtener una imagen completa del asentamiento de la población, pero en cambio los supera en otros aspectos, como por ejemplo al establecer el itinerario residencial de los ciudadanos o las motivaciones de los cambios de residencia.

Así, en los últimos 20 años, ha podido constatarse que el proceso de metropolización se ha visto acompañado de una propensión cada vez más alta a la movilidad residencial. De este modo, la estabilidad en el lugar de residencia, que había sido uno de los rasgos definitorios del poblamiento en Cataluña en contraste con otros países, ha ido debilitándose, de forma que en el año 2000 ya se detectaba que más de un tercio de los encuestados en la Región Metropolitana había cambiado de lugar de residencia en los últimos 15 años. Desde entonces, se ha producido todavía un nuevo salto de la movilidad residencial, hasta el punto de que la mitad de la población metropolitana puede encontrarse ahora en esta condición. Ahora bien, este incremento de la propensión a cambiar de residencia debe relacionarse con el cambio de los patrones familiares, la evolución del ciclo inmobiliario y también con la irrupción, desde 1996, de la inmigración extranjera. Así pues, no se trata de un fenómeno exclusivamente metropolitano y está presente en el conjunto de Cataluña.

Lo que, en cambio, denota un incremento de la integración territorial es la tendencia al aumento de la distancia en los cambios de residencia. Así, los datos de la *Encuesta* relativos al itinerario residencial de la población¹ muestran que, cada vez con mayor frecuencia, cambiar de residencia implica, igualmente, cambiar de municipio, hasta el punto de que para los llegados a su domicilio entre los años 2000 y 2006, en casi dos de cada cinco casos el cambio de residencia ha implicado el traslado a un nuevo municipio. Habría que discernir aquí, de nuevo, el impacto de la inmigración extranjera, para la cual el cambio de domicilio ha representado en muchos casos no sólo un cambio de municipio, sino también de país. Asimismo, la tendencia de fondo ya se anunciaba en las ediciones anteriores de la *Encuesta*: la integración del territorio metropolitano y la

mejora de las infraestructuras comportan que los ciudadanos consideren ámbitos cada vez más amplios del mercado de la vivienda en el momento de satisfacer sus necesidades residenciales. Como veremos, esta propensión a moverse a mayor distancia tiene también una relación directa con la situación del mercado inmobiliario y las variaciones territoriales de los precios.

1.2. Las dinámicas del poblamiento: el paso de la segunda a la tercera fase del proceso de metropolitanaización

Le *Encuesta* permite conocer no sólo la propensión de la población a cambiar de residencia, sino que también aporta informaciones relevantes acerca de cuáles son las direcciones dominantes de los flujos de población sobre el territorio metropolitano. Hay que decir que los datos de la *Encuesta* tienen que ser complementados aquí por informaciones censales, ya que por sí mismos no permiten determinar las dinámicas de crecimiento de la población de cada territorio ni el cálculo de saldos migratorios. Asimismo, su interés radica, de nuevo, en su capacidad de proporcionar informaciones acerca del itinerario residencial de la población.

Así, a partir de la constatación del porcentaje de población llegada a cada ámbito a lo largo de las distintas ediciones, la *Encuesta* ha permitido confirmar la tendencia dominante durante muchos años en la evolución del poblamiento metropolitano: la descentralización de la población desde el centro metropolitano hacia los ámbitos de su entorno. Esta tendencia, fruto de la presencia de migraciones intrametropolitanas que han dado saldos consistentemente positivos a favor de las coronas metropolitanas y en detrimento de la ciudad y los ámbitos centrales, ha sido acompañada, sin embargo, por un segundo fenómeno: la pérdida de peso relativo (y, en muchos casos, de población en términos absolutos) de las principales ciudades en beneficio de los municipios más pequeños y de poblamiento más disperso. Así, en las primeras ediciones de la *Encuesta*, se constataba claramente que los flujos de población tenían como dirección dominante desde el centro hacia el entorno metropolitano y desde las poblaciones más grandes hacia las más pequeñas. La conjunción de estos dos fenómenos, que, como se verá después, se hallan estrechamente relacionados con la evolución del mercado de la vivienda, se corresponde a lo que hemos denominado la segunda fase del proceso de metropolitanaización en España. Una fase que, en las principales ciudades, se extendió entre los años 1975 y 1996 y se caracterizó por la descentralización y la dispersión de la población sobre el territorio, en contraste con la acusada tendencia hacia la concentración del poblamiento

propia de los primeros estadios del proceso de metropolitanaización, que llegó a su momento culminante entre 1960 y 1975.

Ahora bien, los datos de la última edición de la *Encuesta* permiten constatar que estas tendencias, que habían sido dominantes durante sus primeras ediciones (1985, 1990 y 1995), han empezado a cambiar de forma notable. Así, la ciudad de Barcelona y el resto de grandes ciudades metropolitanas empiezan a repuntar como destino de la movilidad residencial. Esta tendencia parece explicarse, sobre todo, por la mayor propensión de la población inmigrada extranjera a asentarse en primer lugar en Barcelona y en las ciudades más grandes, antes que en el resto del territorio metropolitano. Así, la recentralización relativa del poblamiento metropolitano que se está produciendo —y que conocemos bien a través de datos censales— se explicaría sobre todo por el giro del ciclo demográfico que se ha producido desde 1996, con la entrada de importantes contingentes de población inmigrada extranjera. Los datos de la *Encuesta* vendrían a corroborar, pues, que en la Región Metropolitana de Barcelona, como en otras grandes ciudades españolas, se ha pasado de la segunda a la tercera fase del proceso de metropolitanaización: es decir, de un período (1975-1996) caracterizado por la presencia dominante de migraciones intrametropolitanas asociadas al mercado de la vivienda, a otro (desde 1996) en el que éstas conviven con migraciones internacionales asociadas, sobre todo, al mercado laboral. Si la dirección dominante de las primeras es, como se ha dicho, desde el centro hacia el entorno metropolitano y desde los municipios mayores hacia los más pequeños, las segundas tendrían como primer destino los municipios más grandes y más poblados.

A nuestro entender, una de las principales incógnitas que las sucesivas ediciones de la *Encuesta* tendrán que permitir aclarar en los años venideros es si los patrones de movilidad residencial de la población inmigrada terminarán convergiendo con los de la población autóctona. Es decir, si en el futuro la población nacida en el extranjero, que parece haberse instalado de modo preferente en las grandes ciudades en el momento de su llegada, tiende a irse asentando de una forma más homogénea sobre el conjunto del territorio metropolitano. Varios indicios así parecen apuntarlo, pero con los datos de la *Encuesta* de 2006 resultaría prematuro confirmarlo.

1.3. Las motivaciones de la movilidad residencial: los precios y las condiciones de la vivienda como elemento inductor

En el momento de analizar las motivaciones de la movilidad residencial de la población metropolitana, conviene en primer lugar avanzar las hipótesis

relativas a la propensión de la población a desplazarse según la edad, la renta y la formación. Así, las anteriores ediciones de la *Encuesta* han mostrado que, entre la población mayor de 18 años, la propensión a la movilidad residencial disminuye con la edad y se incrementa con la renta y la formación. El perfil de la persona que cambia de residencia en la Región Metropolitana es joven (entre 26 y 45 años) y con un nivel de renta y formación superior a la media. Ahora bien, en los últimos años este patrón ha ido haciéndose más complejo por la presencia de la población inmigrada extranjera, que tiene mayor propensión a la movilidad residencial que la autóctona. De nuevo, habrá que ver en el futuro si esta diferencia se debe al hecho de haberse producido en los años recientes la llegada de esta población a Cataluña y si en el futuro su comportamiento tenderá a converger con el de la población autóctona con similares características de edad, renta y formación.

Respecto a la motivación efectiva del cambio de residencia, se ha constatado que ésta, de forma muy mayoritaria, está asociada a las mismas condiciones de la vivienda y su entorno o a razones familiares (que en muchos casos denotan también falta de adecuación de la vivienda a las necesidades del hogar). En cambio, las motivaciones de carácter laboral han tenido un peso relativamente escaso. Esto es, sin duda, una muestra del carácter cada vez más integrado del mercado laboral a escala metropolitana, que hace innecesario el cambio de residencia en el momento en que se produce un cambio de trabajo, y de las expectativas de la población en relación con la mejora de las condiciones de la vivienda. De nuevo, la población inmigrada tiene aquí un comportamiento diferenciado, en el sentido de que las motivaciones laborales tienen un peso superior a las del conjunto de la población. De nuevo, también será preciso comprobar en el futuro si estos comportamientos tienden a confluir.

Finalmente, hay que constatar que las expectativas de un cambio de vivienda en el futuro inmediato han tendido a incrementarse. Si en la *Encuesta* de 2000 uno de cada cinco ciudadanos mayores de 18 años residente en Barcelona aspiraba a cambiar de residencia en los cinco años inmediatos, en la edición de 2006 lo esperaba uno de cada cuatro, y en el resto de los ámbitos metropolitanos, la evolución, con diferencias de matiz, era similar. Es muy probable que la próxima *Encuesta* nos muestre que desde el año 2006, la irrupción de la crisis económica, con sus efectos sobre el empleo, haya venido a frustrar la realización de estas expectativas y a atenuar la concepción de otras nuevas. Respecto a las aspiraciones de lugar de residencia, la población metropolitana muestra preferencia por instalarse, sobre todo, en el mismo barrio o la misma población. Sin embargo, la realidad del mercado inmobiliario ha obligado, como hemos visto, a

desplazamientos de mayor distancia, a menudo de carácter supramunicipal. El hecho de que la población con menor nivel de renta tenga más propensión al cambio de municipio en el momento de acceder a una nueva residencia vendría a confirmar la hipótesis de que buena parte de los desplazamientos a mayor distancia han estado impelidos por las condiciones del mercado inmobiliario.

1.4. La transformación en la localización de las actividades económicas: descentralización y terciarización selectiva

Junto a los datos relativos al asentamiento residencial de la población, la *Encuesta* nos proporciona información sobre su actividad laboral y su lugar de trabajo, de tal manera que constituye una interesante fuente complementaria de los datos sobre la población empleada residente y los puestos de trabajo localizados procedentes de los registros censales. Así, en las sucesivas ediciones, la *Encuesta* ha permitido constatar las tendencias dominantes en la evolución de la economía metropolitana durante las últimas décadas: la progresiva terciarización del empleo, acompañada de la descentralización en la localización de la actividad.

Si se empieza el análisis a partir de la localización de la actividad económica, la primera constatación que emerge es el carácter extremadamente desigual en el reparto de los puestos de trabajo sobre el territorio metropolitano. Así, la ciudad de Barcelona ha ido manteniendo, a lo largo de los años, un porcentaje de puestos de trabajo localizados muy elevado, desproporcionado, como veremos, respecto al peso de la población empleada que reside en ella. En cambio, la Primera corona ha conocido históricamente un déficit de puestos de trabajo en relación con su población empleada y en la Segunda se ha originado una situación relativamente más equilibrada. Ahora bien, este carácter concentrado de la actividad ha ido moderándose a medida que el proceso de integración metropolitana se afirmaba: así, si en las primeras ediciones de la *Encuesta* la ciudad central contenía cinco de cada diez puestos de trabajo metropolitanos, en la última sólo albergaba a cuatro de cada diez. En correspondencia, el peso relativo de los puestos de trabajo de la Primera y, sobre todo, de la Segunda corona metropolitana ha ido creciendo.

Hay que señalar, asimismo, que a imagen de lo que ha sucedido con el poblamiento, la ganancia de peso relativo del entorno metropolitano no ha favorecido tanto a las principales ciudades como a los municipios más pequeños. Así, el conjunto de ciudades mayores de 100.000 habitantes —entre las que se cuentan, recordémoslo, localidades como Sabadell, Terrassa o Mataró— pierde, igual que Barcelona, peso relativo respecto a la

localización del empleo. De este modo, la *Encuesta* permite constatar que el proceso de descentralización de la actividad ha ido acompañado, como en el caso de la población, de cierta dispersión de puestos de trabajo sobre el conjunto del territorio metropolitano.

Una tendencia similar ha seguido la localización de la población empleada residente: Barcelona ha ido perdiendo peso relativo y el entorno lo ha ido ganando, hasta el punto de que en las últimas ediciones de la *Encuesta* el número de personas con empleo en la Segunda corona superaba ya el de la ciudad central. De esta forma, el peso de la población empleada residente se distribuía prácticamente a tercios entre Barcelona, la Primera corona y la Segunda. Es cierto, sin embargo, que el ritmo de pérdida de peso relativo de la ciudad central se ha frenado durante los últimos años, seguramente como efecto, también, del asentamiento de población inmigrada extranjera.

Finalmente, la *Encuesta* viene a corroborar, a través de los datos sobre el empleo, la transformación de la economía metropolitana, caracterizada por la progresiva terciarización y la pérdida de peso relativo del empleo industrial. Así, éste, que todavía concentraba uno de cada tres puestos de trabajo a principios de la década de los noventa, ha ido retrocediendo ante los servicios y, en las dos últimas ediciones de la *Encuesta*, ante el empleo en la construcción, que ha conocido un crecimiento extraordinario a caballo del ciclo inmobiliario alcista empezado en el año 1996. En consecuencia, en la última edición de la *Encuesta* dos de cada tres puestos de trabajo localizados en la Región Metropolitana correspondían al sector servicios. Es cierto, sin embargo, que se observan diferencias muy acentuadas en la estructura del empleo en cada uno de los ámbitos: si la terciarización de la ciudad central se halla en un estadio muy avanzado —cuatro de cada cinco puestos de trabajo en los servicios—, la industria mantiene una presencia muy importante en la Primera y, aún más, en la Segunda corona metropolitana.

2. La movilidad y el transporte

Los datos relativos al asentamiento de la población y la localización de los puestos de trabajo que acabamos de comentar nos muestran, en primer lugar, cómo el proceso de metropolitanización ha comportado una ampliación del territorio que puede considerarse integrado e interdependiente a efectos de mercado laboral y de vivienda; asimismo, los datos nos indican cómo la población y la actividad han tendido a descentralizarse y a dispersarse sobre este territorio. Pues bien, la ampliación del espacio metropolitano y la dispersión de actividades están relacionadas directamente con las

necesidades de movilidad de los ciudadanos. En este campo, la *Encuesta*, como fuente de información, tiene como virtud principal al permitir relacionar el conocimiento de la movilidad por motivos laborales, de estudios, de servicios y de ocio, así como las informaciones sobre los medios de transporte utilizados para satisfacerla, con las variables relativas a las condiciones de vida y los hábitos de los ciudadanos. Desde este punto de vista temático, la *Encuesta* es una fuente claramente más completa que las informaciones censales relativas a la movilidad obligada u otras encuestas específicas en materia de movilidad. Su limitación, en cambio, procede de la falta de representatividad de la muestra al llevar el análisis a la escala del municipio o el barrio concreto. Veremos, a continuación, las principales hipótesis interpretativas que, a la luz de las distintas ediciones de la *Encuesta*, pueden avanzarse en relación con la movilidad obligada, la movilidad por compras y ocio, los modos de transporte utilizados, los costes de la movilidad y su repercusión sobre la población según sus características.

2.1. La movilidad obligada: especialización funcional, pérdida de capacidad de autocontención y de autosuficiencia

Como se ha indicado en el apartado anterior, una de las características principales de la localización de los puestos de trabajo en el territorio metropolitano es su falta de correspondencia estricta con la población empleada residente. Esto ha llevado a avanzar la hipótesis de que la integración del territorio metropolitano podría estar comportando cierto proceso de especialización funcional, en el cual, a través del juego del mercado del suelo y la accesibilidad, determinados territorios se estarían especializando en usos económicos o residenciales en diferente proporción que otros. Ya hemos visto que los datos de la *Encuesta* permiten constatar que, por ejemplo, la cantidad de puestos de trabajo localizados en la ciudad de Barcelona supera ampliamente a la población empleada residente, mientras que la Primera corona conoce un déficit muy notable de puestos de trabajo en relación con su población empleada. La mejora de las infraestructuras de comunicación, que es al mismo tiempo causa y consecuencia de la integración territorial, ha permitido que esta especialización funcional se reproduzca también a escala municipal, es decir, que se produzca una falta de correspondencia entre la población empleada residente en cada municipio y los puestos de trabajo radicados en él. Esta falta de correspondencia en términos absolutos es todavía más amplia por la falta de adecuación entre las características de los puestos de trabajo ofertados en cada municipio y la capacidad de la población empleada residente local —por formación,

por cualificación y por disposición— de responder a ellos. La consecuencia de este conjunto de factores (ampliación del alcance del territorio metropolitano, dispersión de la población y la actividad, especialización funcional de los puestos) es la pérdida de capacidad de autocontención y autosuficiencia de los municipios en relación con la movilidad obligada que generan o atraen.

El nivel de autocontención, como es sabido, mide la capacidad de cada territorio, un municipio en nuestro caso, de contener en su interior la movilidad que genera. Pues bien, los datos de la *Encuesta* muestran que, a medida que se ha ido afianzando el proceso de metropolitanización, el nivel de autocontención ha caído de manera consistente: si en el año 1990 cerca del 65% de los ciudadanos metropolitanos empleados afirmaban que trabajaban en el propio municipio, en 1995 no llegaban al 60% y en 2006 representaban sólo el 47,6%. Esta caída del nivel de autocontención de casi 20 puntos porcentuales en 15 años, hasta el extremo de que ya es mayoría la población empleada que trabaja fuera del propio municipio, es seguramente una de las expresiones más altas y significativas del proceso de integración territorial que ha tenido lugar en el ámbito metropolitano de Barcelona. Sin embargo, los datos de la *Encuesta* nos permiten constatar la existencia de importantes diferencias territoriales, fruto, precisamente, de las especializaciones funcionales y de los distintos niveles de integración territorial: mientras que la ciudad de Barcelona retiene todavía a siete de cada diez ciudadanos con empleo, los municipios de la Primera corona sólo retienen una media de trece de cada diez; en la Segunda corona, la proporción sube a cuatro de cada diez y aún es más alta en el resto de la provincia de Barcelona y en las otras demarcaciones catalanas. Aun así, la caída de la autocontención laboral es tan radical que hoy, en el conjunto de Cataluña, más de la mitad de quienes trabajan lo hacen fuera de su municipio de residencia.

El dato complementario es la medida del nivel de autosuficiencia, es decir, la capacidad de cada municipio de proveer de empleados residentes a los puestos de trabajo localizados en su término. Pues bien, la evolución de los datos relativos a la autosuficiencia resulta análoga de la de la autocontención: el nivel de autosuficiencia de los municipios metropolitanos disminuye de manera clara. Es cierto, sin embargo, que el nivel de autosuficiencia es, en términos generales, superior al de autocontención, con la excepción de la ciudad de Barcelona. Aun así, en promedio, en el conjunto de los municipios de la Región Metropolitana sólo uno de cada dos puestos de trabajo está ocupado por una persona residente en el propio municipio.

2.2. La movilidad por compras, servicios y ocio: mayor capacidad de elección para los ciudadanos

En el campo de lo que se denominaba, seguramente de forma abusiva, «movilidad no obligada», es decir, los desplazamientos por motivos de compras, servicios y ocio, la *Encuesta* nos ofrece un nivel de información particularmente rico, y se convierte en un instrumento único por el alcance de sus informaciones, por la cantidad de variables con las que permite relacionarlas y por la extensión del territorio de referencia. Precisamente por estas razones, el análisis de este asunto puede alcanzar un nivel muy notable de precisión y matiz.

Como se sabe, las dinámicas metropolitanas someten la movilidad por motivos de compras, servicios y ocio a un conjunto de tensiones contradictorias. Por una parte, factores como la dispersión de la población sobre el territorio, el elevado número de desplazamientos intermunicipales por razones laborales o de estudio, el incremento del uso del vehículo privado, los cambios en la estructura del hogar o la creciente incorporación de la mujer al mercado laboral, parece que deberían comportar una reducción del número de actos de compra, un incremento de su importancia y su asociación con actividades de ocio. Todos estos factores predispondrían a una reducción del número y un incremento de la distancia en los desplazamientos asociados a estos motivos. Sin embargo, al mismo tiempo, el proceso de metropolitanización, con la mejora de las comunicaciones, el crecimiento de la población en áreas antes menos pobladas y el incremento y diversificación de los niveles de renta en el territorio metropolitano, ha permitido también una extensión territorial sin precedentes de la oferta y la demanda de servicios sobre el conjunto del territorio. Estos factores, pues, tienden a incrementar la movilidad hacia el comercio y actividades de ocio de proximidad.

Fruto de esta situación es la diversificación de comportamientos de los ciudadanos en su movilidad. Así, respecto a la movilidad por compra de alimentos (frescos y envasados), las últimas ediciones de la *Encuesta* muestran que los desplazamientos dirigidos al propio barrio o municipio son abrumadoramente predominantes y o bien crecen o se mantienen en estos niveles. Sin embargo, hay diferencias importantes en función del tamaño municipal y la proximidad al centro metropolitano: así, mientras que el municipio de Barcelona autocontiene la práctica totalidad de desplazamientos asociados a estos motivos, la proporción disminuye en los municipios de la Primera y, aún más, de la Segunda corona metropolitana. De todas formas, la capacidad de autocontener esta movilidad es más alta, en promedio, en todos los territorios metropolitanos que en el resto

de la provincia o en el resto de Cataluña. Es distinto, en cambio, el comportamiento para compras menos habituales, como las de vestido o calzado. Si, en el conjunto de la Región Metropolitana, la compra de alimentos se hace en el mismo municipio en más de ocho de cada diez casos, las compras de vestido y calzado generan una movilidad de mayor distancia y se satisfacen en el municipio en poco más de seis de cada diez casos. Aquí, además, la autocontención comercial tiende a disminuir y la capacidad de la ciudad de Barcelona de retener la propia demanda y de atraer la de fuera (sobre todo de la Primera corona) es muy destacada.

Los desplazamientos por motivos de ocio siguen una pauta similar. Las actividades más frecuentes y menos especializadas se satisfacen más cerca del lugar de residencia, mientras que las más esporádicas y privativas generan desplazamientos de mayor distancia. Así, la frecuentación de bares, restaurantes, discotecas y cines tiene lugar, en promedio, a mayor proximidad que la asistencia a teatros, museos y exposiciones, en los que el peso de la ciudad de Barcelona es muy destacado no sólo para los habitantes de la Primera corona, sino también para los de la Segunda y para el conjunto de la provincia. Hay que destacar, en este asunto, el elevado número de respuestas en las que los encuestados afirman utilizar el territorio «indistintamente», en función de sus preferencias. Es una nueva muestra de la integración del territorio metropolitano y de la forma en que ésta incrementa la capacidad de elección de los ciudadanos.

2.3. El uso de los medios de transporte: disminución de los desplazamientos a pie, predominio del vehículo privado, contrastes territoriales y diferenciación social

Como se ha visto, uno de los resultados más evidentes de la metropolitanización es el incremento de la distancia en los desplazamientos de la población por motivos laborales. Esta tendencia incide de manera directa en el reparto modal de la movilidad, es decir, en los medios que los ciudadanos utilizan para desplazarse. Así, las sucesivas ediciones de la *Encuesta* muestran de manera muy clara como a medida que se iba afirmando la integración territorial, el porcentaje de desplazamientos por motivos laborales que se realizan con medios mecánicos se incrementa de forma decidida: si a principios de la década de los noventa el 26,9% de los ciudadanos de la Región Metropolitana afirmaban desplazarse habitualmente al trabajo a pie o en bicicleta, 15 años después el porcentaje había descendido drásticamente al 18,4%. En cambio, la cuota de desplazamientos en vehículo privado subían del 43,6% al 52,7% y el transporte colectivo mantenía una cuota entre el 25 y el 26%.

Existen, sin embargo, notabilísimas diferencias entre los distintos ámbitos metropolitanos en lo que se refiere al reparto modal de la movilidad obligada: mientras que en la ciudad de Barcelona el transporte público se utiliza en cuatro de cada diez desplazamientos al trabajo, en la Primera corona su uso no llega a tres de cada diez y en la Segunda corona es, escasamente, de uno de cada diez. Estas diferencias se hallan asociadas, sobre todo, a la oferta de transporte público. Así, en la ciudad de Barcelona, la disminución de los desplazamientos a pie que se ha producido en los últimos 15 años no se ha traducido en un incremento del uso del vehículo privado, sino que, al contrario, éste disminuye levemente mientras que crece, de forma decidida, el uso del transporte colectivo. En el otro extremo, la Segunda corona metropolitana, donde el poblamiento y la actividad se han dispersado y la oferta de transporte colectivo es menor, la drástica caída de la movilidad a pie (de más de 13 puntos porcentuales) ha sido absorbida en su práctica totalidad por el incremento del uso del transporte. La Primera corona metropolitana tiene un comportamiento similar, pero la mayor presencia de transporte público supone que los desplazamientos con este medio tengan, como se ha visto, una presencia superior.

Estos contrastes territoriales en la movilidad están acompañados de una notable diferenciación social: las variables de género, edad y categoría socioprofesional comportan grandes diferencias en la utilización de los distintos medios de transporte. Así, en lo que respecta al género, en seis de cada diez casos las mujeres se desplazan al trabajo a pie o en transporte colectivo, mientras que más de seis de cada diez hombres lo hacen en vehículo privado. Respecto a la edad, el grupo que, en términos relativos, utiliza más el transporte privado es el de 25 a 44 años y quienes van más a pie son los mayores de 45 y, sobre todo, de 65 años. Finalmente, las categorías socioprofesionales altas son las que tienen más propensión a utilizar el vehículo privado, mientras que, de forma poco sorprendente, las bajas son las que en mayor proporción se desplazan a pie o en transporte colectivo. Así, respecto a los perfiles, los hombres, adultos, pertenecientes a categorías medias y altas serían los más propensos a la utilización del vehículo privado, mientras que las mujeres adultas y de categoría baja tendrían mayor inclinación a desplazarse a pie, y los jóvenes de categoría baja y media serían los más predispuestos a utilizar el transporte colectivo.

2.4. Los costes de la movilidad: gastos relativamente bajos, costes temporales al alza y distribución desigual

El incremento de las distancias recorridas, asociado a la pérdida de los niveles de autocontención y de autosuficiencia,

induce a prever un incremento de costes (temporales y monetarios) que los ciudadanos tienen que afrontar en materia de movilidad. Por otra parte, las diferencias en el acceso a los medios de transporte a las que acabamos de hacer referencia predispone a pensar que la distribución de estos costes se produce de manera desigual entre los ciudadanos, según su condición social. Los datos que la *Encuesta* suministra permiten verificar estas hipótesis.

En primer lugar, en lo que respecta a los costes temporales de la movilidad, hay que constatar que el tiempo que los ciudadanos de la Región Metropolitana de Barcelona emplean en desplazarse al trabajo (alrededor de 24,6 minutos de tiempo de desplazamiento en un sentido) es, en promedio, notablemente inferior al de otras realidades metropolitanas. Esta es una de las ventajas que se derivan de la densidad en la ocupación del territorio y del modelo de urbanización relativamente compacto que tradicionalmente ha caracterizado a la metrópoli barcelonesa. Ahora bien, el proceso de integración del territorio al que se ha ido haciendo referencia, con el incremento de la distancia media de los desplazamientos, comporta que en las sucesivas ediciones de la *Encuesta* sea claramente perceptible la tendencia al incremento del tiempo dedicado a la movilidad obligada. Así, entre 1990 y 2006 el tiempo medio de desplazamiento en la Región Metropolitana (en un sentido) habría pasado de 22,5 minutos a 24,6, con un incremento del 9,3%, aunque la momentánea mejora que se produjo entre 1990 y 1995 con la puesta en funcionamiento de las rondas de Barcelona y otras obras de infraestructura, permitió una disminución del tiempo medio de desplazamiento hasta los 21,4 minutos en el año 1995. Ahora bien, estos costes temporales de la movilidad tienen una distribución desigual en el territorio metropolitano. Los ciudadanos empleados residentes en Barcelona son quienes dedican más tiempo a llegar al trabajo: 28,3 minutos, debido, seguramente, al mayor peso del transporte colectivo y a pie en los desplazamientos. En cambio, los de la Primera y la Segunda corona metropolitana emplean sólo 25,8 y 20,4 minutos, respectivamente. Sin embargo, hay que tener en cuenta que la evolución de estos costes en tiempo ha sido también desigual en los últimos 15 años: si en el conjunto de la Región Metropolitana se han incrementado en un 9,3%, en la segunda corona metropolitana –es decir, el territorio que se ha integrado más tardíamente al proceso metropolitano– lo ha hecho en el 27,5%, mientras que en Barcelona y la primera corona crecían sólo el 12,3% y el 6,6% respectivamente.

Estas diferencias de los costes temporales de desplazamiento están en relación, ciertamente, con la distancia recorrida, pero, sobre todo, con el medio de transporte utilizado y es, en promedio,

mucho más alta para los usuarios de transporte colectivo que para quienes viajan en vehículo privado o a pie. Así, el tiempo medio de recorrido del viaje al trabajo en transporte colectivo (39,1 minutos) casi duplica el de quien lo hace con vehículo privado (22,1) y cuadruplica el de quien se desplaza a pie (10,8). No es de extrañar, pues, que en los territorios en los que el peso del transporte colectivo es más alto, como Barcelona, el tiempo medio de recorrido resulte también superior. Ahora bien, este mayor coste temporal de los desplazamientos se compensa en parte por sus menores costes monetarios. Así, el porcentaje de ciudadanos con empleo residentes en la Segunda corona con unos gastos de desplazamiento para ir a trabajar inferiores a 50 euros mensuales era, en el año 2006, de apenas el 50,4%, mientras que ascendía al 59,1% en la Primera corona metropolitana y al 64,1% en la ciudad de Barcelona.

Finalmente, la *Encuesta* permite constatar la hipótesis de que el reparto de estos costes entre los distintos grupos sociales varía de manera notable según el género, la edad y la categoría socioprofesional. Así, en promedio, las mujeres, los jóvenes, los viejos y quienes pertenecen a una categoría socioprofesional baja soportan, a igualdad de distancia recorrida, unos costes temporales de desplazamiento que resultan superiores a los que suelen emplear los hombres, los adultos y las categorías medias y altas. Ahora bien, estos últimos grupos –que son, como hemos visto, los más propensos a utilizar el vehículo privado– tienen que afrontar unos gastos monetarios más altos.

3. La vivienda

El acceso, la tenencia, la tipología y las características de la vivienda son variables fundamentales en el funcionamiento de la sociedad metropolitana. Y lo son en un doble sentido: por una parte, constituyen un elemento determinante de las condiciones de vida de los individuos y las familias y, por otra, condicionan de forma decisiva la configuración de la ciudad y el uso del territorio. En los últimos 15 años, además, el mercado inmobiliario ha estado sometido a notables tensiones, con un ciclo de incremento generalizado de precios que se ha prolongado durante más de una década y ha incidido de forma contundente tanto sobre el patrimonio como en el endeudamiento de muchas familias.

La *Encuesta* nos suministra datos de gran utilidad para el conocimiento de la situación de la vivienda en el territorio metropolitano, cuya mayor virtualidad radica, de nuevo, en la posibilidad de interrelacionar variables muy diversas. A continuación se enuncian las principales hipótesis interpretativas que se derivan de la lectura de la *Encuesta* sobre cuatro aspectos: el régimen de tenencia

y el acceso a la vivienda principal, sus tipologías, sus características y, finalmente, las informaciones relativas a la residencia secundaria.

3.1. El régimen de tenencia y el acceso a la vivienda: predominio de la propiedad, incremento del endeudamiento y asequebilidad diferenciada

Como es bien sabido, una de las características principales del mercado de la vivienda en Cataluña y en España es el predominio abrumador de la propiedad como régimen de tenencia. Este rasgo ha conferido una notable rigidez al mercado inmobiliario residencial y, unido a la debilidad tradicional de las políticas de vivienda protegida o pública, ha sido considerado un impedimento para el acceso a la vivienda de los jóvenes y la población con pocos recursos. También es cierto, sin embargo, que el predominio de la propiedad ha permitido a un número muy elevado de las familias contar con un patrimonio propio. Las sucesivas ediciones de la *Encuesta* han permitido constatar cómo este régimen se iba extendiendo, dejando el alquiler y otras formas de tenencia en una situación casi marginal. Así, si a principios de la década de los noventa el 73% de los entrevistados vivía en familias propietarias de la vivienda en la que residían, la proporción había ascendido hasta el 84,6% en el año 2000. Sin embargo, a partir de 1996, la irrupción de población inmigrada extranjera con un nivel de recursos limitados, en coincidencia con el inicio del ciclo inmobiliario alcista, hacía prever un incremento del porcentaje de población que vive en régimen de alquiler. Así ha sido, efectivamente: en la última edición de la *Encuesta* el porcentaje de entrevistados que vive en propiedad ha descendido por primera vez, y se ha situado en el 81,8%. Esto se explica sobre todo por el hecho de que en el año 2006 casi seis de cada diez inmigrantes encuestados vivían de alquiler. En cambio, para la población autóctona, la tenencia en propiedad continuaba aumentando, hasta situarse en el 86,6%.

En esta circunstancia, el incremento acelerado de los precios de la vivienda que tuvo lugar entre 1996 y 2006, fruto, como es sabido, de la entrada de activos financieros desde los mercados bursátiles hacia el sector inmobiliario, tenía que comportar necesariamente un incremento de los costes de la vivienda para las familias. Los datos de la *Encuesta* relativos al gasto económico anual para la vivienda permiten detectar este incremento, pero no medir su alcance real. Esto es así, sobre todo, porque no contienen informaciones acerca de los costes de entrada, ni sobre los costes de transacción, ni de las condiciones de los préstamos que tienen que afrontar las familias en el momento de adquirir una vivienda. Así, los bajos tipos de interés que prevalecieron durante este período y la prolongación de los plazos de los préstamos han enmascarado sin duda,

a los ojos de la *Encuesta* los costes reales a los que las familias tienen que hacer frente. Sin embargo, como indicador del endeudamiento de los hogares, la *Encuesta* proporciona un dato particularmente relevante: entre 1995 y 2006 la proporción de individuos que vivían en familias con una hipoteca contratada fue superior al duplo: era del 14,1% de la población en 1995 y llegaba al 32% en 2006.

Aunque, como se decía, las informaciones sobre los costes absolutos para el acceso a la vivienda de las familias tienen que ser consideradas con cautela, resultan muy interesantes los datos referentes al esfuerzo económico relativo que la población residente en las distintas partes del territorio metropolitano tiene que realizar a fin de acceder a la vivienda. En efecto, la *Encuesta* tiene la virtud de permitir relacionar los ingresos familiares medios disponibles en cada territorio y el gasto medio que, en este mismo territorio, supone el pago de una hipoteca. Este ejercicio posibilita debatir la hipótesis sobre la existencia de varias capacidades de licitar en el mercado inmobiliario y, por tanto, de elegir lugar de residencia, según el territorio de origen y el nivel de renta media de la población. Así, en promedio, los habitantes de Barcelona que están adquiriendo una vivienda podrían acceder a otra con menor esfuerzo económico si optaran por ir a vivir a la Primera o a la Segunda corona metropolitana. Por el contrario, los habitantes de estos territorios, teniendo en cuenta su nivel de renta media y los valores medios de las hipotecas que se pagan, tendrían que hacer un esfuerzo superior al que realizan si quisieran desplazarse a residir en la capital. Hay que mencionar que la última edición de la *Encuesta* denota que los habitantes de la Segunda corona tendrían asimismo que realizar un esfuerzo suplementario si quisieran acceder a la Primera, cosa que no sucedía en anteriores ediciones. Es ésta, sin duda, una muestra de la tendencia de los precios de algunos municipios de la Primera corona metropolitana a converger con los de la ciudad central. Este mismo ejercicio sobre la asequebilidad relativa de la propiedad puede realizarse atendiendo a la dimensión de los municipios. Una y otra constatación nos permitirá comprobar que el mercado inmobiliario actúa al mismo tiempo como un motor y un filtro determinante al impulsar las dinámicas de descentralización y de dispersión de la población sobre el territorio debatidas más arriba.

Finalmente, los datos sobre el esfuerzo económico relacionado con la vivienda permiten constatar también que las dificultades para acceder a ella afectan de forma muy distinta a los diferentes grupos sociales. Así, a pesar de que el precio de la vivienda al que acceden es, en promedio, muy inferior, el pago de la hipoteca supone un porcentaje de los ingresos mucho más elevado para los inmigrantes que para los autóctonos, para las mujeres que para los hombres, para los jóvenes y los mayores

que para los adultos, y para los que pertenecen a familias de categoría baja que para quienes forman parte de hogares de categoría media o alta.

3.2. La tipología de la vivienda: predominio de la vivienda plurifamiliar, ascenso de la unifamiliar y percepción cambiante de sus ventajas

Los datos de la *Encuesta* relativos a la tipología de la vivienda permiten constatar la preeminencia de la vivienda plurifamiliar y el ascenso pronunciado que ha tenido en las últimas décadas la vivienda unifamiliar, aislada o entre medianeras. Este incremento se ha correspondido con las preferencias expresadas por la población, pero en los últimos años parece que se está produciendo una inflexión respecto a la percepción positiva de este tipo de vivienda.

En el año 2006, más de ocho de cada diez habitantes de la Región Metropolitana residían en pisos, en una proporción mucho más elevada que en otras grandes ciudades españolas y europeas. Sin embargo, a lo largo de las últimas ediciones de la *Encuesta* este porcentaje ha ido disminuyendo de manera continuada en beneficio de la vivienda unifamiliar, especialmente en el territorio de la Segunda corona. Aquí, en 2006, los datos permitían constatar que el 44,3% de los residentes llegados en los últimos 20 años vivían en unifamiliares, de manera que quienes residían en este tipo de vivienda representaban ya el 38,3% de la población encuestada en este ámbito. Eso mismo sucedía en relación con la dimensión de los municipios: el 69,7% de quienes se habían instalado en los últimos 20 años en un municipio menor de 10.000 habitantes de la provincia de Barcelona vivía en una vivienda unifamiliar. Así, la expansión de la vivienda unifamiliar y la proliferación de desarrollos de baja densidad han constituido, como es sabido, uno de los rasgos característicos de la evolución de una parte importante del territorio metropolitano durante el período cubierto por las informaciones de la *Encuesta*.

Esta evolución responde muy claramente a las preferencias expresadas mayoritariamente por la población: seis de cada diez encuestados indican que su vivienda ideal es unifamiliar. Más aún: cuatro de cada diez preferirían vivir, si pudieran, en una vivienda unifamiliar aislada, no sólo sin vecinos arriba o abajo, sino ni siquiera al otro lado de la pared medianera. Ahora bien, esta percepción abrumadoramente favorable a la vivienda unifamiliar parece estar modificándose. Así, entre las dos últimas ediciones de la *Encuesta* se ha producido una disminución notable de los partidarios de este tipo de residencia. Una disminución que se da entre los encuestados en todos los ámbitos metropolitanos, de todas las edades, géneros y categorías socioprofesionales,

pero que adquiere especial intensidad entre quienes pertenecen a las categorías socioprofesionales altas residentes en la Segunda corona. Es decir, precisamente allí donde la vivienda unifamiliar está más presente.

3.3. Las características de las viviendas: modernidad del parque construido, incremento del nivel de servicios y de la superficie disponible

La *Encuesta* permite también aproximarse a la cuestión de las características de las viviendas, y proporciona datos muy difíciles de obtener a través de otras fuentes respecto a la antigüedad del parque residencial, la superficie y las condiciones de la vivienda. En conjunto, los datos indican que, a pesar de subsistir algunas carencias importantes, las condiciones residenciales de la población metropolitana son muy aceptables. Ahora bien, hay que tener en cuenta que, por razones de diseño muestral, la *Encuesta* no llega a la población no empadronada o que se halla en situación administrativamente irregular, más expuesta que el resto a vivir en situaciones de infravivienda (por sobreocupación o por falta de algunos servicios básicos).

En primer lugar, en lo que respecta a la antigüedad del parque residencial, la *Encuesta* permite constatar su relativa modernidad: sólo uno de cada cinco encuestados reside en una vivienda construida antes del año 1960. En cambio, cerca de la mitad vive en viviendas construidas en el anterior período de expansión demográfica, entre 1960 y 1980. Sin embargo, se dan importantes diferencias entre los distintos territorios, en función del momento en que se han ido incorporando al proceso de metropolitanización: en Barcelona, aunque quienes habitan viviendas construidas en la década de los sesenta y los setenta son el grupo más numeroso, tienen un peso muy destacado quienes viven en inmuebles de más de 50 años (un 34,5%). En la Primera corona, en cambio, es donde la población que reside en viviendas del período 1960-1980 resulta relativamente más numerosa (55,9%). Finalmente, en la Segunda corona, en correspondencia con su desarrollo reciente, es donde una proporción más alta de encuestados habita viviendas construidas desde 1980 (40,7%).

Acerca de los equipamientos y servicios del hogar, la *Encuesta* muestra que, en su inmensa mayoría, las viviendas tienen cubiertas las necesidades más básicas. Así, más del 99% de los encuestados dicen que residen en una vivienda con agua caliente, váter dentro de casa y ducha o bañera. A pesar de ello, hay que hacer constar que una parte muy notable de la población encuestada (el 58,8%) señala que su vivienda padece algún inconveniente y que, en este campo, las sucesivas ediciones de la *Encuesta* han permitido constatar que, a medida que las

carencias de la vivienda se iban superando, la población expresaba otras nuevas, hasta el punto de que se puede afirmar que la satisfacción respecto a la propia vivienda está sometida a expectativas crecientes. Bien es verdad, sin embargo, que se observa el carácter recurrente de algunos problemas, como la falta de calefacción (en casi cuatro de cada diez casos) o de ascensor (en más de cuatro de cada diez casos), que en ciertas circunstancias pueden considerarse importantes. Estas carencias inciden de forma distinta sobre quienes viven en propiedad, que tienden a disponer de los servicios con más frecuencia, que en quienes viven de alquiler, con mayor propensión a tener menos servicios. Asimismo, hay que recordar en este asunto la cautela expresada más arriba sobre la dificultad de la *Encuesta* de captar parte de las situaciones de infravivienda.

Finalmente, los datos muestran también que la superficie media de la vivienda ha tendido a aumentar de forma continuada: si en el año 1995 no llegaba a los 89 m², en 2005 superaba los 93 m². Asimismo, la caída de la dimensión media de los hogares, de 3,5 a 3,1 miembros entre 1995 y 2005, ha comportado que la superficie per cápita también se haya incrementado hasta más de 35 m² de media en la Región Metropolitana (aunque el retraso en la disminución del número de miembros en el hogar que se ha producido entre los años 2000 y 2005 haya moderado la velocidad de este crecimiento). Ahora bien, se observan en este campo diferencias muy notables asociadas tanto al lugar de residencia como a las características de la población. Así, los hogares de categoría socioprofesional baja, los inmigrantes extracomunitarios, los jóvenes y quienes residen en Barcelona o, sobre todo, en la Primera corona metropolitana, tienden a disponer, de media, de mucha menos superficie per cápita que el resto.

3.4. La residencia secundaria

Uno de los rasgos más peculiares de la vivienda en Cataluña y en España es la alta presencia de vivienda secundaria, es decir, de viviendas que son utilizadas por sus propietarios durante una parte del año, normalmente durante vacaciones o fines de semana. Las informaciones más utilizadas sobre este fenómeno proceden del censo de viviendas. La *Encuesta* metropolitana proporciona, sin embargo, datos únicos de segunda residencia: propensión de los diversos grupos sociales a disponer de ella, localización y frecuentación.

En primer lugar, la *Encuesta* proporciona una noción de la disposición de segunda residencia: uno de cada cinco entrevistados afirma que vive en un hogar que dispone de ella, proporción que se ha mantenido muy estable en las últimas ediciones. Los residentes en Barcelona son los más propensos a tenerla, seguidos

de los residentes en la Primera corona y, a mucha distancia, por los de la Segunda corona. El acceso a la segunda residencia está relacionado directamente con la categoría socioeconómica, de tal manera que quienes viven en hogares de categoría alta tienen más del doble de posibilidades de disponer de ella que quienes son de categoría baja. Esto genera el efecto, hasta cierto punto paradójico, de que quienes disfrutaban de mayor superficie media en la vivienda habitual son quienes tienen mayor probabilidad de disponer de una segunda residencia.

Respecto a su localización, las segundas residencias de la población que vive en la Región Metropolitana radican en casi siete de cada diez casos en Cataluña. Las principales áreas de destino son los municipios de la costa catalana (38,9%), el Pirineo y el Prepirineo (6,6%) y el resto de Cataluña (23,4%, en buena medida en la misma Región Metropolitana). Se observa, asimismo, la disposición de residencia secundaria en el resto de España (25,5%), que corresponde, en parte, a las propiedades de familias que participaron en el anterior gran movimiento migratorio. En la última edición se ha incrementado de manera sustantiva (hasta el 5,2%) la residencia secundaria en el extranjero, casi inexistente en ediciones anteriores y ahora en ascenso claro, debido, sin duda, al aumento de la presencia de inmigración extranjera que conserva vivienda en su país de origen. Estas localizaciones se distribuyen de manera desigual entre los distintos grupos sociales. Así, las categorías altas tienen más propensión a disponer de segunda residencia en municipios de la costa catalana y del Pirineo o Prepirineo. Este último destino, más distante y, con frecuencia, más costoso, es menos frecuente entre las categorías media y baja, que, en cambio, disponen de ella con mayor frecuencia en el mismo entorno metropolitano. La segunda residencia en el resto de España o en el extranjero está presente, sobre todo, entre las categorías bajas. El uso diferencial del territorio según el nivel de renta —que, como hemos visto, condiciona el acceso a la primera vivienda— se reproduce, pues, a otra escala en relación con la residencia secundaria.

Para terminar, la *Encuesta* nos proporciona datos sobre el asunto, siempre difícil de determinar, de la frecuentación de la segunda residencia. Así, los encuestados que disponen de residencia secundaria afirman pernoctar en ella unos 64 días al año, es decir, casi una sexta parte de su tiempo. De nuevo se observan diferencias notables acerca de los residentes en Barcelona, quienes afirman que pasan en ella más días (71) que los de la Primera (61) o la Segunda corona (55). En cualquier caso, se trataría de un nivel muy alto de frecuentación que puede suscitar, sin duda, reflexiones respecto a las bases fiscales de los entes

locales, así como su dotación de servicios e infraestructuras. De este modo, la residencia secundaria es una nueva muestra, asociada ahora a una movilidad de recurrencia más espaciada, de la extensión de las dinámicas metropolitanas y de la creciente integración del territorio catalán, con los retos y las oportunidades que se derivan de ella.

Estas son, a nuestro entender, las principales hipótesis interpretativas decantadas a lo largo de años de análisis, que pueden resultar de utilidad para la lectura de los datos de la *Encuesta* sobre los hábitos y condiciones de vida de la población de la Región Metropolitana de Barcelona y del conjunto de Cataluña.

1 Nos referimos siempre a la población que configura el universo de la *Encuesta*. Para más información sobre la muestra y su representatividad véanse los detalles metodológicos de la *Encuesta* en el primer artículo de este mismo número de *Papers*.

EL USO DEL ESPACIO

Joan Alberich

Introducción

La localización de la población y de las actividades productivas en el territorio son los dos elementos principales que explican el uso que los habitantes hacen del espacio metropolitano, ya sea a través de las permanencias —el asentamiento de población— como de su movilidad —la relación que se articula a partir de las diferentes localizaciones cotidianas (el lugar de residencia, el de trabajo, etc.).

Este artículo tiene como primer objetivo analizar, a partir de los datos de la Encuesta sobre condiciones de vida y hábitos de la población (ECVHP),¹ cuál ha sido la evolución reciente del asentamiento de la población en la Región Metropolitana de Barcelona y en el resto del territorio catalán para poder detectar las principales pautas de localización del poblamiento en nuestro país. Así, en el primer apartado se verá que se mantienen las pautas de descentralización y dispersión apuntadas en ediciones anteriores de la *Encuesta*, si bien el efecto de la llegada de población foránea —con unos comportamientos residenciales diferenciados— parece que condiciona la forma y la velocidad del proceso.

El segundo apartado del artículo analiza la distribución espacial del otro factor territorial anunciado, el de las actividades productivas, nuevamente desde una perspectiva evolutiva que permite entender la magnitud, la velocidad y la dirección de las transformaciones territoriales que se han producido en la Región Metropolitana de Barcelona y en Cataluña.

El último apartado pretende analizar cómo se interrelacionan ambos factores —poblamiento y ocupación— y cuáles son los patrones territoriales que se derivan de ellos. Así, desde el punto de vista del territorio, puede hablarse de la progresiva especialización funcional del espacio, hecho que implica, desde el punto de vista individual, el uso cada vez más extensivo del espacio y la ampliación del espacio de vida de la población.

1. La evolución de la movilidad residencial

Los datos de la edición del año 2006 de la *Encuesta* confirman algunas de las pautas ya apuntadas hace cinco años en materia de movilidad residencial. La principal conclusión que se deriva es que el mercado residencial metropolitano ha consolidado su dinamismo y su integración, como ya se había apuntado anteriormente, configurándose como un único espacio en el cual los individuos realizan migraciones intrametropolitanas cada vez con más independencia de si comportan o no un cambio en el municipio de residencia. Pese a esto, estos flujos tienen una direccionalidad bastante clara, que podríamos resumir gráficamente afirmando que se dirigen «de dentro hacia fuera y del grande hacia el pequeño», es decir, reforzando las dinámicas de desconcentración y dispersión de la población ya detectadas anteriormente.

Socialmente, los flujos son mayoritariamente protagonizados por población joven que busca, fuera del área central de la Región Metropolitana, vivienda a un precio más asequible para emprender y consolidar el proceso de emancipación, en algunos casos, y de formación de familia, en otros.

Finalmente, el otro colectivo que presenta una movilidad residencial importante es la población inmigrante si bien, en este caso, la territorialidad de los flujos apuntada no es tan clara, ya que tienden a concentrarse en los centros de las ciudades, donde el acceso a la vivienda por vía del alquiler —como vía de entrada en el mercado residencial— es más amplio. De este modo veremos que las migraciones intrametropolitanas asociadas al mercado de la vivienda —que afectan, sobre todo, a la población autóctona y tienen una dirección dominante, desde el núcleo de los sistemas urbanos hacia sus entornos— cambian con los efectos de las migraciones internacionales asociadas al mercado de trabajo, que se asientan en primer lugar en los principales núcleos urbanos.

En el contexto europeo, las sociedades catalana y española se caracterizan por una movilidad residencial bastante baja, con un bajo número de cambios de residencia a lo largo de la trayectoria vital de los individuos. Así, la tasa de movilidad residencial española se sitúa entre las más bajas del continente,

solamente comparable a la de otros países meridionales —como por ejemplo Italia, Grecia y Portugal— e Irlanda, y muy alejada de la variación residencial de la población de Estados Unidos. La explicación de este hecho es compleja y escapa al ámbito de la *Encuesta*. Sin embargo, es bueno recordar que los autores suelen asociarla a la estructura de edades de la población —como se verá, en términos generales, a más edad, menos movilidad—, el retraso en la emancipación y el régimen de tenencia de la vivienda —con un claro predominio de la propiedad por encima del alquiler.

Así, en este contexto, no es de extrañar que el 11,3% de la población de la Región Metropolitana de Barcelona no haya cambiado nunca de residencia, y que el 38,2% no se haya movido de lugar de residencia en los últimos 15 años. No obstante, la comparación con las anteriores ediciones de la *Encuesta* revela un cambio en la tendencia, marcada por la aceleración en el aumento de la movilidad residencial, que ya se apuntaba hace cinco años y ahora se confirma plenamente. Así, los resultados apuntan a que la mitad de la población metropolitana (el 50,4%) ha cambiado de residencia en los últimos quince años (entre 1990 y 2005), mientras que cinco años antes, este porcentaje solamente era del 38,2% (tabla 1).

A este salto cuantitativo de la movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona puede añadirse otro de carácter cualitativo, ya que realizar un cambio de vivienda implica, cada vez más, cambiar de municipio de residencia: mientras que en el año 2000 solamente un 12,6% de la población había cambiado de municipio durante los últimos 15 años, en 2006 el porcentaje se eleva hasta el 20,2% (tabla 2). Expresado en otros términos, esto significa que entre 1990 y 2006 era necesario que hubiese 2,5 cambios de vivienda para que se produjera un cambio de municipio y, si se acota el análisis a los últimos cinco años, solamente son necesarios 2,37.

La pregunta que cabe formular en este punto es si la Región Metropolitana de Barcelona presenta un grado de movilidad más elevado que el resto de ámbitos territoriales catalanes. La respuesta en este caso es negativa: los niveles de movilidad residencial —tanto si implica un cambio de municipio como si no— de la Región y del resto de Cataluña son similares en términos generales e, incluso, son ligeramente superiores en el territorio catalán no metropolitano.

La figura 1 muestra cuál es la relación entre el porcentaje de población residente en cada uno de los ámbitos catalanes estudiados y el de población que ha realizado un cambio residencial, según su carácter intramunicipal o intermunicipal. Hay que destacar, en primer lugar, la desproporción que se produce en Barcelona, que nos muestra la

elevada autocontención de la ciudad: pese a que allí reside el 23,4% de la población catalana, sus habitantes solamente realizan el 10,9% de los cambios municipales de residencia, al contrario de lo que se produce en la Segunda corona (24,7% y 35,6%, respectivamente). Para el conjunto de la Región Metropolitana de Barcelona se aprecia que la probabilidad de efectuar una migración de carácter intermunicipal es más elevada que en el resto del territorio catalán, incluso en el marco de la propia provincia de Barcelona.

Estos resultados esconden una cuestión temporal interesante. Los porcentajes de población que no ha cambiado nunca de vivienda o de municipio de residencia son similares. En cambio, entre la población que ha efectuado un cambio de vivienda o de residencia, se observa que existen diferencias claras en función del momento en el que se han producido estos cambios. Tal como se observa en la figura 2, puede afirmarse la existencia de una tendencia a la homogeneización de los patrones de conducta residencial entre los habitantes metropolitanos y los del resto del territorio catalán que rompe el desfase inicial marcado por una movilidad inicial más elevada en el caso metropolitano. Esta pauta, con el cambio de siglo, se iguala e incluso se invierte.

¿Estos resultados implican que el territorio catalán no metropolitano tiende a comportarse como tal en materia residencial? ¿Significan estos datos que la movilidad residencial de la Región Metropolitana de Barcelona desborda sus límites clásicos y tiende a expandirse en el territorio catalán por vía de la descentralización de la población? Probablemente todavía es pronto para poder confirmar con rotundidad esta hipótesis y habrá que esperar los resultados de las próximas ediciones de la *Encuesta*. Sí que es cierto, no obstante, que una movilidad residencial más elevada, sobre todo si implica más probabilidad de cambio de municipio, es característica de espacios funcionalmente integrados, y eso supone, en la práctica, un salto de escala de la ciudad tradicional y una ampliación del espacio de vida de sus residentes. Retomaremos estas ideas más adelante.

Si reducimos la escala de análisis y nos fijamos en lo que pasa en la Región Metropolitana, comprobamos que los diferentes ámbitos territoriales presentan comportamientos diferentes (tabla 1): el 57,9% de los residentes en la Segunda corona ha realizado un cambio residencial en los últimos 15 años, mientras que el porcentaje disminuye al 49,4% en la Primera corona y a solamente un 43,5% en Barcelona ciudad. De forma análoga, este mismo patrón se mantiene con respecto a los cambios residenciales que implican un cambio de municipio (tabla 2): los residentes en la Segunda corona son los que han realizado, proporcionalmente, más cambios

municipales de residencia (casi la mitad, el 49,2%, de los cambios residenciales realizados en los últimos quince años han significado un cambio de municipio), mientras que este porcentaje baja en el caso de los barceloneses (21,3%) y en la Primera corona (45,7%).

Esta constatación ya nos aporta alguna pista de la direccionalidad de los flujos de las migraciones intrametropolitanas, que se confirma con el análisis de los datos que se presentan en la tabla 3. A grandes rasgos, se aprecian dos características simultáneas y complementarias: los flujos migratorios se dirigen principalmente desde el centro hacia la periferia y desde los municipios más densos y poblados hacia los menos densos y más dispersos. Esto es, podemos afirmar que los flujos siguen una lógica territorial marcada por el criterio «de dentro hacia fuera y del municipio grande hacia el pequeño».

La tabla 3 nos muestra que más de la mitad (el 51%) de los cambios residenciales intermunicipales que se han producido en los últimos 15 años han tenido como destino la Segunda corona metropolitana; un tercio, la Primera corona, y la sexta parte restante, Barcelona. En términos de entradas y salidas, el saldo es claramente negativo en la ciudad central, prácticamente nulo en la Primera corona y netamente positivo en la Segunda.

En general se trata de unos valores parecidos a los de la anterior edición de la *Encuesta*, si bien se observa un ligero repunte de la ciudad de Barcelona como destino de los movimientos residenciales (del 11,8% de antes se pasa al citado 15,7%). El porqué de este repunte hay que buscarlo en el hecho de que la edición de la *Encuesta* de 2006 ya ha captado la importante oleada migratoria foránea que opta por asentarse, al menos en un primer momento, en la ciudad central como estrategia residencial.

Así, es ilustrativo que el 54,6% de la población que ha llegado a Barcelona en los últimos 15 años proviniese de fuera de Cataluña, un porcentaje muy superior al de las dos coronas metropolitanas (16,5% y 11%, respectivamente). Asimismo, si nos fijamos en el lugar de asentamiento de la población que ha llegado en los últimos cinco años, observamos que dos de cada cinco personas optan por residir inicialmente en las grandes ciudades, de manera que la ciudad de Barcelona es el primer lugar de residencia del 42% de los inmigrantes, seguida de las ciudades de más de 100.000 habitantes (24,0%) y de las de más de 50.000 habitantes (18,7%). Habrá que ver, en las siguientes ediciones de la *Encuesta*, si este importante colectivo de población inmigrante sigue los mismos patrones de movilidad residencial que la población nacida en el Estado español y tiende, también, a descentralizarse residencialmente.

Tal como se ha dicho, el segundo rasgo característico de las migraciones intermunicipales en la Región Metropolitana de Barcelona es su carácter predominantemente dispersador de la población. Lo demuestran los datos del número de habitantes del municipio de residencia (tabla 3): los municipios de menos de 50.000 habitantes, que representan poco más de una cuarta parte de la población metropolitana (27,5%), atraen casi la mitad (46,3%) de los cambios residenciales intermunicipales de los últimos años. También hay que destacar el rol de las ciudades medianas —entre 50.000 y 100.000 habitantes—, que representan casi el 15% de la población metropolitana y el 20% de los destinos de los cambios residenciales metropolitanos. En el otro extremo están los municipios de más de 100.000 habitantes —incluida Barcelona—, que aunque reúnen el 60% de la población, solamente atraen uno de cada tres desplazamientos intermunicipales.

Estas cifras son, a grandes rasgos, bastante parecidas a las de la anterior edición de la *Encuesta* (2000), aunque apuntan hacia un posible cambio de tendencia en el poblamiento metropolitano: la recentralización de la población como consecuencia del asentamiento de la población inmigrante en los centros urbanos. En efecto, las grandes ciudades continúan presentando un saldo negativo, pero menor que hace cinco años. Al mismo tiempo, las ciudades medianas refuerzan su peso relativo y disminuye el porcentaje de población que se instala en los municipios más pequeños. Un análisis más detallado de las pautas de movilidad según las características sociodemográficas de la población ha de permitirnos determinar la existencia o la inexistencia de más de un modelo migratorio. Lo veremos a continuación.

En términos de estructura de la población, el impacto de estas migraciones intermunicipales es notable: en el conjunto de la Región Metropolitana de Barcelona, el 40% de las personas que ha llegado en los últimos 15 años a su vivienda actual proviene de otro municipio, cifra que se eleva hasta el 49,2% —es decir, casi la mitad— en el caso de la Segunda corona.

Estas mismas cifras se pueden plantear en términos de autocontención residencial (el porcentaje de los que han cambiado de vivienda en los últimos 15 años y que se han quedado a vivir en el mismo municipio o ámbito en el que residían). A escala municipal, los datos muestran que casi dos de cada tres personas que han cambiado de vivienda en los últimos quince años residen en el mismo municipio que antes del cambio residencial. Ahora bien, territorialmente se observan diferencias, ya que la autocontención en la Primera corona es bastante más baja (57,3%). Se trata, en todos los casos, de valores superiores en el resto de Cataluña (76,5%), fruto, sin

duda, de la idea ya apuntada anteriormente según la cual el mercado de la vivienda metropolitana tiende a configurarse como un espacio único e integrado. Si en lugar de adoptar la escala municipal, nos fijamos en cada uno de los ámbitos estadísticos, se reproducen las mismas pautas territoriales pero, evidentemente, con unos valores más elevados: alrededor de tres de cada cuatro residentes en la Región Metropolitana de Barcelona que han cambiado de residencia en los últimos 15 años viven en la misma corona que antes, mientras que en el resto de Cataluña este valor se eleva a cuatro de cada cinco.

Hasta ahora se ha tratado a la población de la Región Metropolitana de Barcelona como un conjunto homogéneo, sin atender a las características sociodemográficas. Es el momento, pues, de plantearse si, tal como se ha apuntado, existen patrones de movilidad residencial diferentes entre la población metropolitana (tabla 4).

Una primera distinción importante hace referencia al origen geográfico del cabeza de familia, según si ha nacido o no en España. Los resultados no pueden ser más clarificadores, ya que la población inmigrada presenta una movilidad residencial mucho más elevada que la población española: nueve de cada diez inmigrantes ha cambiado de residencia en los últimos 15 años; en el caso de los españoles, la proporción es de uno de cada dos. Sin duda, hay que relacionar este hecho con la oleada migratoria reciente que se ha producido en nuestro país: puesto que se trata de movimientos bastante recientes —el 70,8% de los cambios residenciales de la población nacida en el extranjero se ha producido en los últimos cinco años—, la encuesta recoge, muy probablemente, el movimiento desde el país de origen hacia a la Región Metropolitana de Barcelona. Este hecho explica, por tanto, que más de la mitad (el 54,6%) de los cambios residenciales efectuados por población nacida fuera de el Estado español durante los últimos 15 años hayan significado un cambio de municipio de residencia (y, para la mayoría, podríamos decir que también un cambio de país), mientras que entre los españoles el porcentaje se reduce al 36,8%. Dicho de otro modo, aunque la población que no ha nacido en el Estado español solamente representa una de cada diez de las personas residentes en la Región Metropolitana de Barcelona entrevistadas, es la protagonista de casi uno de cada cuatro cambios de municipio de residencia.

Una segunda segmentación de la población metropolitana está relacionada con la categoría profesional del cabeza de familia: las clases elevadas son las que presentan una mayor movilidad residencial, con la particularidad de que ésta se limita prácticamente al municipio en el cual se reside, tendencia que comparten con los estratos intermedios de la sociedad. Contrariamente, la movilidad más reducida

de las clases bajas tiene un carácter más intermunicipal. Como se verá más adelante, la explicación de este hecho hay que buscarla en la motivación que impulsa a efectuar un cambio residencial, vinculada principalmente a aspectos económicos y de mejora de la vivienda, a los cuales los estratos socioeconómicos más bajos son más sensibles.

Otra variable importante a la hora de analizar la movilidad de la población es la que se refiere a la fase del ciclo vital, aspecto al cual podemos aproximarnos de manera indirecta a partir de la edad del cabeza de familia. Los resultados obtenidos no pueden ser más concluyentes: existe más movilidad residencial durante la juventud, fruto de la formación de pareja y de nuevos hogares a partir de la emancipación de la vivienda familiar. Así, la población con una edad comprendida entre 26 y 45 años representa un tercio de la población metropolitana y protagoniza tres de cada cinco movimientos, sin que se observe una propensión más elevada a cambiar de municipio. Contrariamente, las edades maduras se asocian a movilidades bajas vinculadas a situaciones residenciales ya consolidadas, con fuertes vínculos y redes relacionales —familiares, sociales, etc.— con el territorio en el que se reside. Eso explica que cuando se cambia de municipio en edades avanzadas, en la mayoría de los casos se trata de movilidad de carácter intramunicipal.

Finalmente, una última variable de segmentación relevante hace referencia al nivel de estudios alcanzado por la población. Los datos muestran que, a medida que aumenta el grado de instrucción, la probabilidad de realizar un movimiento residencial es mayor; aunque, en realidad, el comportamiento de esta variable está bastante condicionado por la estructura de edades de la población: por un efecto de generación, la población más joven es la que dispone de unos niveles formativos más elevados y, como se ha visto, es la que presenta una mayor propensión a realizar un movimiento residencial. Es interesante, sin embargo, comprobar que la probabilidad de realizar una migración intermunicipal no aumenta necesariamente de forma paralela al nivel de estudios, sino que las personas con estudios secundarios son las que presentan un valor más elevado en este sentido. Es una muestra más de que la decisión de realizar un cambio residencial tiene mucho que ver con términos de mejora de la vivienda y la facilidad económica para acceder a ella, y que la población más instruida, asociada a la clase acomodada, tiene más libertad de elección residencial.

Así, en resumen, si hubiese que dibujar un perfil de la población que ha realizado un cambio residencial en los últimos quince años, nos aproximaríamos bastante si afirmásemos que se trata de población joven, más instruida y acomodada

que la media y que, territorialmente, tiende a desconcentrarse y dispersarse. Forzosamente, habría no obstante que matizar que esta afirmación sólo sería cierta para una amplia mayoría de la población, la nacida en el Estado español. La población foránea presenta una dinámica migratoria particular: su movilidad es más elevada que la de la población nacida en el Estado y, al contrario de lo que sucede con este último grupo de población, tiende a localizarse en los núcleos urbanos.

La coexistencia de estas dos dinámicas nos hace plantear dos temas de interés para la propia realidad socioeconómica de las ciudades metropolitanas: en primer lugar, hay que preguntarse si esta tendencia de la inmigración foránea a localizarse en los núcleos urbanos de la población es solamente un efecto pasajero fruto de la reciente oleada inmigratoria y si, con el paso del tiempo, la población inmigrante seguirá los mismos pasos que la población española y tenderá a descentralizarse. La respuesta a esta pregunta es difícil de plantear con los datos actuales, si bien es cierto que la lógica de la cadena de vacantes del mercado de la vivienda puede hacérselo pensar.

El segundo tema, también muy interesante, es el de la diferenciación sociodemográfica de los protagonistas del flujo de entrada y de salida de población a las ciudades centrales en lo que respecta al filtraje: ¿cuáles son las diferencias entre los que emigran de la ciudad de Barcelona y los que llegan a ella? Los análisis realizados permiten confirmar la selección que el mercado de la vivienda ejerce sobre la población inmigrante y los efectos que ello puede tener sobre las estructuras sociodemográficas del poblamiento. Estos efectos no se han de interpretar necesariamente en clave negativa, sino como una oportunidad que puede contribuir a la homogeneización de los niveles de renta media entre los diferentes ámbitos territoriales de la Región Metropolitana.

Un elemento indispensable a la hora de analizar la movilidad residencial de la población hace referencia a la motivación que impulsa el movimiento migratorio. En este sentido, la encuesta no puede ser más concluyente: más de la mitad (el 50,5%) de los cambios de residencia de la población metropolitana que se han producido durante los últimos 15 años tienen que ver con cuestiones referentes a la vivienda y el entorno (tabla 5). En segundo lugar, existen los motivos familiares (38,0%) que, de hecho, también tienen una relación directa con las condiciones de la vivienda, y están vinculados con la falta de espacio causada por la llegada de nuevos miembros a la familia (hijos, personas mayores a las que hay que cuidar, etc.) o, al contrario, con el exceso de espacio (causado por la desaparición del cónyuge en el caso de la población de edad más avanzada).

Finalmente, los motivos laborales tienen poco protagonismo en la explicación de la movilidad residencial en la Región Metropolitana de Barcelona: según lo que indican los datos, el volumen de población que cambia de lugar de residencia para acercarse al lugar de trabajo es bastante bajo (8,1%), y aún lo es más si solamente se tiene en cuenta la población nacida en España (3,4%). Como se verá en otros artículos de este monográfico, este hecho tiene mucha importancia a la hora de explicar el aumento de la distancia entre lugar de trabajo y de residencia y, por tanto, del uso extensivo que los residentes hacen del territorio metropolitano. Como se acaba de entrever, esta visión general esconde, no obstante, un comportamiento diferente importante según el origen geográfico del cabeza de familia. En efecto, los motivos expuestos son válidos para los movimientos de los últimos 15 años de la población nacida en el Estado español —y, a causa de su peso relativo, para el conjunto de la población residente en la Región Metropolitana de Barcelona—, pero no para la población nacida en otro país: en este último caso, a pesar de que los motivos relacionados con la vivienda se mantienen en primera posición (43,8%), hay que destacar el aumento de los motivos laborales (30,3%). Sin duda, este dato indica que las migraciones internacionales tienen una motivación laboral: una parte importantísima de la población que ha llegado al Estado español durante los últimos 15 años lo ha hecho para trabajar y, por lo tanto, la encuesta recoge el hecho de que este cambio de residencia obedece a motivos laborales.

Hay tres factores que nos hacen pensar, sin embargo, que en un futuro próximo esta importancia de los motivos laborales en las migraciones residenciales de la población nacida en el extranjero tenderá a reducirse y a equipararse con la de la población nacida en el Estado español: en primer lugar, el freno que la oleada inmigratoria vive actualmente, que tiende a reducir los desplazamientos vinculados a la incorporación al mercado de trabajo; en segundo lugar, la importancia creciente del peso del reagrupamiento familiar en el conjunto de las migraciones internacionales que, obviamente, hará aumentar el porcentaje de cambios residenciales debidos a motivos familiares y de mejora de la vivienda (por la necesidad de espacio), y finalmente, en tercer lugar, hay que pensar que el asentamiento de la población inmigrante y la mejora de las condiciones de vida han de tender a homogeneizar las pautas de comportamiento residencial de la población con independencia de su origen geográfico.

La pregunta que hay que formular es si las motivaciones de cambio residencial en la Región Metropolitana de Barcelona son diferentes de las de la población del resto de Cataluña, con objeto de saber si existen mecanismos diferentes de

integración del espacio metropolitano. La figura 3 nos muestra que los motivos relacionados con el entorno y la vivienda son los principales factores explicativos de los movimientos residenciales en toda Cataluña. No obstante, hay que destacar dos hechos importantes: por un lado, la ciudad de Barcelona presenta el valor más bajo de todos los ámbitos territoriales analizados (37,9%) fruto de la mayor importancia de los motivos laborales ya apuntada anteriormente. Parece que esta tendencia se extiende, aunque de manera más diluida, a los municipios de la Primera corona. Otro aspecto que no se puede menospreciar es la elección residencial de los que han optado por trasladarse a vivir a la ciudad de Barcelona es el papel de las redes familiares y sociales, teniendo en cuenta que un 29,3% de la población inmigrante que llega a la capital catalana declara haberse trasladado a ella por este motivo.

Por otro lado, hay que resaltar que, tanto en la Segunda corona como en el resto de la provincia, en la mitad de los casos el cambio residencial está motivado por aspectos relacionados con la vivienda y el entorno. Sin duda, la principal causa hay que buscarla en el hecho de que, según la percepción colectiva, estas áreas ofrecen unas condiciones residenciales mejores a un precio más reducido. En este sentido, mientras que el precio de la vivienda es el principal motivo para trasladarse a vivir en la Primera corona metropolitana (31,8%), la mejora del entorno residencial es el principal motivo en el caso de la Segunda corona, con un porcentaje idéntico.

Así, puede concluirse que la vía residencial de la integración del espacio metropolitano obedece a motivos directamente relacionados con la vivienda y el entorno: la búsqueda de mejora de las condiciones —mayor superficie, acceso a la propiedad, entorno más agradable, etc.— a un costo más bajo. Y lo que territorialmente es tal vez más importante es que esta lógica no parece circunscribirse a la Región Metropolitana de Barcelona, sino que se extiende más allá de sus límites para abrazar el conjunto del territorio catalán.

Además de la motivación de los movimientos residenciales pasados, la encuesta también permite conocer las expectativas de cambio en un futuro inmediato (figura 4). Si se comparan los datos de la presente edición con los de la anterior, se observa un crecimiento en las expectativas de cambio residencial de la población metropolitana. Así, casi uno de cada cuatro residentes tiene previsto cambiar de domicilio, un valor superior al del resto de Cataluña.

Sin lugar a dudas, existen dos motores de cambio principales, que están relacionados, por un lado, con la estructura de edad de la población y, por otro, con el origen geográfico. En primer lugar, la llegada a edades maduras de las

generaciones nacidas durante el *baby boom* de las décadas de 1960 y 1970 en nuestro país determina que la etapa actual de su ciclo de vida esté marcada por el asentamiento, tanto de la situación residencial —cosa que explica el aumento de motivos como por ejemplo la mejora de la vivienda o del régimen de tenencia (hay que pensar que en términos de acceso a la propiedad)— como familiar —se detecta un aumento de los cambios motivados por la ampliación del número de miembros del hogar (vinculado, principalmente, al nacimiento de hijos). No es de extrañar, pues, que la población con una edad comprendida entre los 26 y 35 años sea la que tiene más intención de cambiar de vivienda en los próximos cinco años (tabla 6). En cambio, la formación de pareja y la emancipación del hogar familiar, que se da en edades más jóvenes, pierde peso relativo (del 51,5% del año 2000 se pasa al 44,7% cinco años más tarde). Finalmente, las edades avanzadas se asocian al deseo de permanencia en la vivienda actual.

El otro elemento que explica el aumento de la voluntad de la población de cambiar de residencia está relacionado con el incremento del peso relativo de la población nacida fuera del Estado español y su mayor disposición a cambiar de vivienda: mientras que esta población representa el 9,7% del total de la población, su peso relativo es el doble (18,2%) en la categoría de los que tienen previsto realizar un movimiento residencial en los próximos cinco años. Nuevamente, los motivos están relacionados con el asentamiento en el territorio —la ampliación de la familia, ya sea por la vía de la descendencia o del reagrupamiento familiar— y la mejora de las condiciones de vida (mejora de la vivienda y del régimen de tenencia). Éste es un deseo compartido por las categorías profesionales más bajas —en las que se concentra buena parte de la población inmigrante— que, en términos relativos, tiene más ganas de cambiar de vivienda.

Finalmente, sería conveniente hacer una mención sobre el lugar en el que la población desea ir a vivir: con independencia del lugar de residencia actual, la voluntad generalizada de los hogares metropolitanos es realizar una migración de corta distancia, de dimensión urbana, en un entorno cercano, ya sea en el mismo barrio de residencia, en un municipio cercano o, como mucho, en otro municipio del mismo ámbito territorial. Hay que destacar también que alrededor de un tercio de la población todavía no ha decidido dónde quiere trasladarse a vivir. Pese a esta voluntad de proximidad expresada, los datos sobre el cambio real de residencia apuntan, como hemos visto, a que a menudo esta migración implica una mayor distancia, con un cambio de ámbito de residencia importante y, con frecuencia, con una dimensión metropolitana.

2. Las transformaciones en la localización de las actividades económicas

Tal como pasa en el caso de la población, la localización de las actividades productivas en el territorio metropolitano sigue las mismas tendencias de descentralización y dispersión. Al mismo tiempo, se suma una tercera característica: la terciarización. En efecto, el peso de la ciudad de Barcelona en los lugares de trabajo y en la ocupación de la Región Metropolitana continúa disminuyendo, si bien, en este último caso, el crecimiento inducido por la llegada de población foránea parece haber frenado el fuerte descenso experimentado en los últimos quinquenios. Paralelamente, todo el territorio metropolitano, y especialmente la ciudad central, tiende a especializarse cada vez más en el sector de servicios, que ya supone dos de cada tres lugares de trabajo metropolitanos y ocupa una proporción idéntica de población activa.

Si la descentralización y la dispersión caracterizan la distribución territorial de la población en la Región Metropolitana de Barcelona, también son los elementos que explican la disposición de los lugares de trabajo en el territorio. En efecto, la figura 5 muestra que la ocupación localizada en la ciudad de Barcelona continúa perdiendo peso relativo en el conjunto de la Región Metropolitana (del 45% en 1995 al 40,6% en 2006), si bien con un ritmo muy inferior respecto al quinquenio anterior. La otra diferencia notable respecto al periodo 1995-2000 es que la consiguiente ganancia no es absorbida de la misma manera por las dos coronas metropolitanas: mientras que la Primera corona continúa aumentando su peso relativo (ya se localizan en ella uno de cada cuatro lugares de trabajo metropolitanos), la participación de la Segunda corona parece que se estanca entorno a uno de cada tres.

El fenómeno del desplazamiento de la actividad industrial desde el centro de los núcleos urbanos hacia los polígonos industriales en las afueras periurbanas es un hecho que se inició en la década de 1960 y se acentuó con la crisis económica desencadenada en 1973. Por tanto, se inicia mucho antes que las migraciones que caracterizan al actual proceso de metropolitanización del territorio catalán. Sin embargo, si es nuevo el alcance territorial de este proceso de descentralización, ya que, gracias al efecto de las infraestructuras de transporte —y el consiguiente aumento de la accesibilidad—, las empresas han podido establecerse en el territorio de una manera relativamente homogénea en función de la oferta de suelo urbanizable y sin estar tan sujetas a la necesidad de situarse cerca de la mano de obra. Pese a ello, el efecto de esta relocalización de la actividad industrial y residencial actúa en sentido contrario al de la misma ganancia de accesibilidad: mientras que ésta posibilita

la separación física cada vez mayor entre ambos elementos —oferta y demanda y, más concretamente, entre la población ocupada y los lugares de trabajo—, la extensión del territorio que resulta obliga a una movilidad mayor de los individuos y, por tanto, a la búsqueda de nuevas medidas para aumentar la accesibilidad de estos «nuevos» territorios.

Tal como pasaba en el caso de la población, este proceso de descentralización de la ocupación está acompañado de la dispersión: son los municipios más pequeños, por debajo de los 100.000 habitantes, los que experimentan un aumento más elevado de lugares de trabajo y pasan del 40,05% del año 2000 al 43,4% seis años más tarde, en detrimento de las ciudades más grandes —excluida Barcelona—, que pasan del 18% al 16%, respectivamente.

En lo que respecta a la composición del mercado de trabajo en la Región Metropolitana según el sector de actividad, se observa claramente un sesgo en función del lugar de localización: mientras que uno de cada dos lugares de trabajo del sector de servicios se concentra en la ciudad de Barcelona, la industria y la construcción tienden a concentrarse en la Segunda corona metropolitana. Esto obedece a dos caras de la misma moneda: la mayor oferta de suelo y el precio más asequible de estos territorios facilita, por un lado, la implantación de actividades industriales —a menudo en forma de polígonos de actividad económica— y, por otro lado, que se erijan como principales áreas de crecimiento residencial, tal como se ha visto en el apartado anterior (tablas 7 y 8).

Si en lugar de centrarnos en los territorios nos fijamos en los sectores de actividad económica, observamos que el predominio del sector de servicios está generalizado en el conjunto del territorio metropolitano e, incluso, aumenta su cuota respecto a los años anteriores: el 66,6% del año 2006 frente al 63,3% de diez años atrás. Territorialmente, esta progresiva terciarización de la actividad es mayor en la ciudad de Barcelona, donde cuatro de cada cinco lugares de trabajo corresponden a este sector.

Este aumento se produce en detrimento, sobre todo, del sector industrial, cuyo peso relativo continúa disminuyendo de manera continuada. Los datos de la tabla 8 también confirman el *boom* experimentado por el sector de la construcción los últimos años: entre 1995 y 2006 se multiplica por dos su cuota de mercado en el conjunto de la Región Metropolitana y casi por tres en la Segunda corona. No obstante, el actual momento de estancamiento del mercado de la vivienda, con la desaceleración inmobiliaria y la crisis económica, que reduce el límite crediticio de la banca, hacen augurar un estancamiento o, incluso, una reducción de la importancia del sector.

Como subgrupo de la población total, los datos relativos a la ocupación residente confirman la tendencia a la descentralización y, con respecto a los sectores de trabajo, a la terciarización. Con respecto al primer aspecto (figura 6), menos de uno de cada tres trabajadores de la Región Metropolitana reside en la ciudad de Barcelona (32,4%), cuando hace diez años la proporción era de dos de cada cinco (39,4%). Esto va acompañado, lógicamente, de los consiguientes aumentos de las dos coronas metropolitanas, en este caso sin excepciones. De todas formas, esta pérdida de peso relativo de la ciudad central es menor que la experimentada durante el quinquenio anterior (1995-2000), hecho atribuible a la tendencia que ya hemos comentado de crecimiento de la población foránea en las ciudades centrales.

Sectorialmente, este descenso del peso de los ocupados residentes en la capital catalana se hace notar en todas las actividades (tabla 9) excepto en la industria, que parece mantenerse en el entorno del 23% de la población ocupada del sector, si bien respecto al conjunto de la población ocupada de la ciudad solamente ocupa el 18,3% (tabla 10). Esta última tabla nos muestra la fuerte correlación existente entre la población ocupada residente en un ámbito territorial según el sector de actividad y los lugares de trabajo de este mismo sector que se localizan en él: en todos, y en gradación desde la ciudad central hacia las coronas metropolitanas, el sector de servicios es el predominante entre la población ocupada. Se observa entonces que la industria y la construcción ganan peso relativo a medida que nos alejamos de la ciudad central. En todos los ámbitos, la agricultura tiene una participación testimonial (entorno al 1%) en el conjunto de los lugares de trabajo y las ocupaciones de la población metropolitana.

3. La integración y especialización funcional del espacio

Los fenómenos de descentralización y dispersión de la población y de las actividades productivas en el territorio se han producido paralelamente en el tiempo y en el espacio, pero no necesariamente siguiendo un proceso convergente. La consecuencia de este hecho es el incremento de la movilidad y el uso cada vez más extensivo del territorio metropolitano, que implica una ampliación del espacio de vida de sus habitantes.

Los anteriores apartados han pretendido manifestar una serie de tendencias que se producen actualmente en la Región Metropolitana de Barcelona —y, por extensión, en el resto del territorio catalán— y que se pueden resumir brevemente de la siguiente manera:

— Se ha producido un fenómeno de desconcentración y dispersión de la población en el territorio: las ciudades

más grandes pierden población, fruto de las migraciones internas catalanas, en beneficio de los municipios más pequeños. Se produce así, una suburbanización residencial a través de la cual el entorno de las grandes ciudades se configura como un área de expansión residencial. Solamente la tendencia de la población nacida fuera del Estado español de establecerse en la ciudad central parece actuar de freno a esta dinámica.

— Paralelamente, se ha producido un proceso creciente de descentralización de la ocupación: la convivencia cada vez más difícil entre las actividades industriales y residenciales urbanas, y la necesidad creciente de espacios específicos para la industria (más amplios, accesibles y dotados de servicios y equipamientos) actúan seguramente como fuerzas centrífugas que tienden a impulsar el asentamiento de las actividades industriales fuera de los núcleos urbanos, especialmente en los municipios de la Primera y la Segunda corona metropolitana, hecho que se traduce en una pérdida de lugares de trabajo tanto en términos absolutos como relativos.

— Finalmente, ha habido, al mismo tiempo, un cambio en la base económica del país, con el paso de una economía basada en el sector industrial a una economía preeminentemente fundamentada en el sector terciario, que gana un peso relativo en todos los ámbitos territoriales analizados.

Pese a la coincidencia de estas descentralizaciones y la influencia que una tiene sobre la otra, no existe ninguna evidencia de un comportamiento convergente entre las dispersiones de la población y de la ocupación en el territorio. De hecho, uno de los elementos más característicos de este proceso es la creciente separación física entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo.

Existen dos indicadores básicos que ilustran este hecho: los niveles de autocontención y de autosuficiencia laboral, es decir, la capacidad que tienen los municipios de retener su población ocupada y la capacidad de ocupar los lugares de trabajo del municipio con la población que allí reside.

La tabla 11 muestra la evolución de los niveles de autocontención y autosuficiencia a escala municipal según cada uno de los ámbitos territoriales analizados. El primer indicador nos permite apreciar que, por primera vez, más de la mitad de la población trabaja fuera del municipio de residencia, tanto si se analiza lo que se produce en la Región Metropolitana de Barcelona (47,6% de la población ocupada residente) como en el conjunto de Cataluña (49,5%). Si este valor no es más bajo es a causa del peso relativo de los trabajadores residentes en la ciudad de Barcelona que, pese al descenso experimentado, es, con mucho, el ámbito

territorial con un nivel de autocontención más elevado (72,2%). De hecho, el descenso es generalizado en todo el territorio catalán y, muy especialmente, en el territorio de la provincia de Barcelona que no forma parte de la Región Metropolitana —con caídas más elevadas que en las coronas metropolitanas—, hecho que nos confirma la expansión de las dinámicas metropolitanas más allá de sus fronteras clásicas.

Si analizamos los resultados teniendo en cuenta el indicador del número de habitantes del municipio, se observa que éste presenta una clara gradación: cuanto más población, más autocontención —hasta llegar a los niveles ya señalados de la ciudad de Barcelona. Así, mientras que en los municipios de menos de 10.000 habitantes, menos de uno de cada tres habitantes (29,4%) trabaja en su municipio, en los municipios de más de 10.000 habitantes, la proporción se eleva a dos de cada cinco (38,8%).

El segundo de los indicadores analizados, la autosuficiencia, sigue una tendencia similar al anterior: en la Región Metropolitana, uno de cada dos lugares de trabajo localizados en cada municipio está ocupado por población que no reside en el municipio. Nuevamente, la ciudad de Barcelona es el ámbito territorial que tiene un nivel más elevado, de manera que dos de cada tres lugares de trabajo los ocupan personas residentes en la ciudad. En el resto de territorios, el descenso es generalizado, y es más intenso en la Segunda corona y en el resto del territorio provincial. A escala municipal, el indicador sigue la misma tendencia que la autocontención: cuantos más habitantes tiene un municipio, más elevada es la proporción de lugares de trabajo ocupados por población residente. En este caso, la diferencia entre los municipios pequeños y grandes es más elevada: el 36,9% en el caso de los que tienen menos de 10.000 habitantes y el 59,2% en los que tienen más de 100.000.

Paralelamente, y fruto de este doble proceso de descentralización y dispersión del poblamiento y de las actividades productivas, se producen la fragmentación del territorio y la especialización de sus piezas: en el nuevo territorio disperso se introduce la discontinuidad, la distancia física entre los diferentes fragmentos especializados (urbanizaciones residenciales, polígonos de vivienda, enclaves industriales, universidades públicas o privadas, centros comerciales, etc.). En consecuencia, algunas partes del territorio tienden a especializarse como zonas residenciales, mientras que otras acogerán mayoritariamente actividad económica, hecho que da como resultado una especialización funcional a escala local.

Una buena medida de la especialización de los territorios es la relación entre el número de lugares de trabajo que existen y el número de personas ocupadas que residen en él, que se conoce como índice

de descentralización. Los resultados del indicador se han de interpretar de manera que, cuanto más próximo a la unidad esté el resultado, mayor equilibrio territorial existe (y, por lo tanto, menos descentralización). Un valor inferior a 0,3 puede interpretarse como una zona especializada residencialmente; al contrario, un valor mayor de 1,5 puede interpretarse como un centro de atracción de la movilidad, como región especializada económicamente.

La figura 7 muestra claramente cuál es el nivel de especialización de cada uno de los territorios. Se aprecia claramente que la ciudad de Barcelona es el único ámbito territorial que contiene un número más elevado de lugares de trabajo que de población ocupada residente. En el resto de ámbitos, la situación es la inversa, especialmente en la Primera corona metropolitana, que se configura como un espacio residencial importante. Este dato, combinado con la baja autocontención laboral municipal, confirma el importante papel de atracción de población trabajadora foránea de la ciudad de Barcelona.

Algunos autores definen esta nueva organización del espacio —que algunos han denominado *nueva territorialidad*— basándose en el funcionalismo, que parte de la idea de una organización territorial basada en la segregación de las diferentes actividades urbanas (residencia, trabajo y ocio) mediante su localización en espacios diferenciados entre los cuales tiene que haber una inmejorable red viaria. Las interpretaciones de las transformaciones territoriales reseñadas son todavía bastante contradictorias, sin duda a causa de la relativa proximidad de los cambios producidos. La consecuencia lógica de este nuevo modelo territorial sobre la vida cotidiana de las personas es clara: la ampliación de lo que se denomina *espacio de vida*, que se puede definir como la porción del territorio donde el individuo efectúa las actividades cotidianas —el trabajo, las compras, el ocio, etc.

En efecto, fruto de las nuevas pautas de localización residencial y laboral, el espacio de vida de la población metropolitana se amplía: cada vez existe más desvinculación entre el lugar de residencia y el lugar donde se desarrolla la vida cotidiana, con la consecuente pérdida del poder explicativo de la localización residencial en el comportamiento territorial de la población. La consecuencia final de este proceso es el aumento de la movilidad, tanto en términos cuantitativos —el número de desplazamientos— como cualitativos —el incremento de la distancia media.

4. Conclusiones

La expansión de las dinámicas metropolitanizadoras del territorio catalán parecen un hecho incuestionable: los procesos de descentralización y de dispersión de la población y de las

actividades productivas, que siguen la lógica ya apuntada en anteriores ediciones de la encuesta «de dentro hacia fuera y del grande hacia el pequeño», se continúan manifestando en la Región Metropolitana de Barcelona y, lo que es más importante, tienden a expandirse fuera de sus fronteras clásicas.

Así, la tendencia de la ciudad central —Barcelona— de perder peso relativo en favor de las dos coronas metropolitanas en materia de población y lugares de trabajo se mantiene, y de esta tendencia comienzan a ser partícipes el resto de las comarcas de la provincia de Barcelona. La reflexión sobre este hecho es clara: ¿hay que pensar que Cataluña se configura cada vez más como una «ciudad-región», siguiendo lógicas territoriales de las diferentes ocupaciones y especializaciones del espacio cada vez de mayor alcance? Responder afirmativamente de manera rotunda a esta pregunta es quizás —al menos todavía— algo aventurado, pero con los datos de la encuesta sí que se puede concluir que, actualmente, el territorio catalán se caracterizaría por el hecho de estar formado por una realidad articulada en un conjunto de áreas urbanas funcionalmente muy relacionadas, interdependientes e integradas, aunque separadas espacialmente.

Lo que es evidente es que, más allá de la concepción espacial que implica el nuevo modelo territorial, las transformaciones descritas tienen un amplio reflejo en la vida cotidiana de las personas, que, a grandes rasgos, se caracteriza por un uso extensivo del territorio y la ampliación del espacio de vida, entendido como la porción del territorio en el que se realizan las actividades cotidianas. En efecto, por un lado, el lugar de residencia pierde cada vez más importancia a la hora de explicar el comportamiento territorial de la población y, por otro lado y en consecuencia, la movilidad cotidiana gana cada vez un mayor protagonismo en la configuración territorial del espacio.

1 Véase información sobre el contenido y la metodología de la Encuesta sobre condiciones de vida y hábitos de la población en el artículo introductorio de esta misma revista, que edita el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.

LA VIVIENDA EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE BARCELONA, 1995-2006

Carles Donat¹

Introducción

La vivienda es un elemento clave en el funcionamiento de una sociedad y en la definición de su estructura territorial.

Por un lado, la satisfacción de las necesidades residenciales básicas de la población resulta imprescindible para garantizar la cohesión social. La manera de satisfacerlas, con expectativas siempre crecientes, determina (y bastante) la calidad de vida de los ciudadanos. Por otro lado, como se trata de un bien al cual se accede mayoritariamente a través del mercado libre, las diferencias de ingresos de las familias y de precios en el espacio metropolitano hacen que la vivienda actúe como un motor y como un filtro poderosísimo en la distribución de los grupos sociales en el territorio.

Este artículo se propone analizar las principales cuestiones residenciales a partir de los datos que nos proporciona la Encuesta sobre condiciones de vida y hábitos de la población (ECVHP).² Así, hemos planteado un conjunto de hipótesis que se han estructurado en cinco apartados: en el primero nos preguntamos por el régimen de tenencia predominante y por las condiciones de acceso a la vivienda; en el segundo veremos cuáles son los tipos de vivienda predominantes y qué relación tienen con el modelo territorial; en el tercero profundizaremos en las características de las viviendas, tanto en lo que respecta a la superficie y antigüedad como en lo que respecta a los equipamientos y espacios de los que disponen; en el cuarto veremos la percepción que los ciudadanos tienen de la residencia en la que viven, analizando los principales inconvenientes que tiene; por último, en quinto lugar, nos centraremos en la residencia secundaria, para ver qué parte de la población posee una y dónde se sitúa.

Antes de comenzar, queremos poner de relieve que muchos de los temas que se tratan en este artículo están estrechamente relacionados con las dinámicas de asentamiento de la población en el territorio que se pueden encontrar en otros artículos de esta misma publicación. En efecto, la satisfacción de las necesidades de vivienda y, más concretamente, la manera en que lo hacen los mecanismos del mercado, permitirá profundizar en la hipótesis de que el mercado de la vivienda condiciona de tal manera el uso del territorio por parte de la población que se convierte en un elemento determinante en las dinámicas espaciales metropolitanas y en la distribución de los grupos sociales.

1. El régimen de tenencia y el acceso a la vivienda

Uno de los rasgos más característicos del mercado de la vivienda metropolitana, y del conjunto del Estado en general, es el peso que tiene la propiedad en él. En un contexto de un fuerte aumento de los precios, las condiciones de financiación de los préstamos hipotecarios han actuado como un elemento de contención del esfuerzo económico de los que han

adquirido una vivienda. Con todo, y en parte por este mismo motivo, los precios no han dejado de aumentar a unos ritmos nunca vistos en nuestra historia reciente, y han generado la espiral característica de las burbujas inmobiliarias. Las condiciones de acceso a una residencia de propiedad varían mucho en función de los ingresos de los grupos sociales y de las diferencias de precios entre Barcelona y las coronas metropolitanas. En consecuencia, el mercado de la vivienda actúa como un motor en la descentralización y dispersión de la población y en la distribución de los grupos sociales en el territorio.

El mercado inmobiliario español se caracteriza por el peso que tiene en él la propiedad como régimen de tenencia, un hecho que contrasta con la situación de otros países europeos de nuestro entorno. Esta situación, que podríamos calificar de excepcional, es el fruto de unas políticas públicas que desde hace algunas décadas han estado dirigidas, sobre todo, al acceso a la propiedad, tanto en el mercado libre como en el protegido. Así, actualmente, vivir en una vivienda de propiedad se ha convertido en un hábito cultural que predomina en las estrategias residenciales y en las condiciones de vida de la población.

Los datos de la *Encuesta* del año 2006 así lo confirman. En la tabla 1 se aprecia que la propiedad es el régimen de tenencia claramente predominante, tanto en la Región Metropolitana de Barcelona (81,8%) como en el resto de Cataluña (83,9%). Pero si analizamos la evolución, se observa que por primera vez en las ediciones de la *Encuesta* se produce un ligero descenso de la propiedad entre los entrevistados que viven en hogares del ámbito metropolitano (véase la figura 1): si en el año 1990 un 73% vivía en este régimen y en el año 2000 el porcentaje ya llegaba al 84,6%, en 2006 ha bajado 2,8 puntos, para situarse en el 81,8%. La principal causa de este cambio de tendencia se ha de buscar, seguramente, en la incidencia sobre el mercado de inmobiliario que han tenido los hogares en los que vive la población inmigrante (un 58,9% de la cual vive de alquiler y solamente un 37,4% en régimen de propiedad), y no en un cambio en las pautas residenciales. De hecho, entre la población nacida en España, la propiedad continúa la tendencia al aumento y se sitúa en 2006 en el 86,6%.

La opción de vivir en propiedad tiene una traducción muy clara en el número de familias que han de hacer frente al pago de una hipoteca (aunque hay otros factores, como el alargamiento de los términos de amortización o el aumento de los cambios de residencia para mejorar la que se tenía, que también tienen una gran incidencia). Si nos centramos en los hogares que pagan hipoteca (véase la figura 1), en el año 1995 solamente un 14,1% de la población metropolitana vivía en familias que se encontraban en esta situación; en cambio, en el año 2000 ya llegaba al 23,3%, y en

el año 2006 aumentó hasta el 32%. Lógicamente, este porcentaje es más elevado en los territorios que presentan saldos positivos por las migraciones metropolitanas. Así, en la Segunda corona, que es el principal ámbito receptor, los que pagan hipoteca llegan al 40,9%, en la Primera corona, al 32,2%, y en Barcelona, que es el principal territorio emisor, se sitúan en el 22,4%. La expansión del hecho metropolitano más allá de las comarcas metropolitanas se refleja en el incremento de los que tienen la propiedad pendiente de pagar en el resto de la Provincia, que ha pasado de un 20,3% en el año 2000 a un 30,3% en 2006.

¿Cuál es el esfuerzo económico que supone para las familias el acceso a la vivienda en propiedad? Los datos de la *Encuesta* nos permiten aproximarnos a esta cuestión, ya que recogen información sobre el gasto anual medio que los hogares destinan al pago de la hipoteca y, también, sobre sus ingresos medios. Como se trata de valores medios, no se tiene en cuenta la diversidad de situaciones económicas que se da en los hogares. El análisis se centrará, pues, en la evolución temporal y en las diferencias entre ámbitos territoriales. Pese a las limitaciones, este enfoque nos permitirá ver que el mercado inmobiliario actúa, seguramente, como un motor de las migraciones metropolitanas que condiciona la distribución de los grupos sociales en el territorio.

Los residentes en la Región Metropolitana que han llegado a su municipio en los últimos 15 años pagan de media 6.532 euros anuales, un importe que crece hasta los 6.897 euros si tomamos en consideración a la población que ha llegado en los últimos cinco años (véase la tabla 2). Si se compara con los datos del año 2000 (5.442 euros anuales en precios corrientes), se observa que el gasto para pagar la vivienda ha aumentado un 26,7% en la Región Metropolitana. Esta variación sería muy inferior a la que se ha producido en los precios que, como nos indican otras fuentes, se habrían incrementado de media alrededor del 130%. Las diferencias se explican si tenemos en cuenta las condiciones de financiación de los créditos hipotecarios que, en un contexto de reducción de los tipos de interés y con el alargamiento de los plazos de amortización, habrían compensado parcialmente el fuerte crecimiento de los precios y habrían aligerado el aumento de las cuotas mensuales. Ello habría permitido comprar a un grupo de población que de otro no habría podido tener acceso a la propiedad. Esta situación, no obstante, se puede mirar desde otro punto de vista, ya que las condiciones financieras habrían permitido la compra de unas viviendas cada vez más sobrevaloradas, y habrían sido una de las principales causas de la fuerte subida de los precios.

Cuando se analiza la evolución del gasto para pagar la hipoteca por territorios, se observa que en la Primera corona

el aumento ha sido muy superior al de Barcelona y al de la Segunda corona (36,5%, 26,1% y 20,6%, respectivamente). Si en el año 2000 el gasto al cual tenía que hacer frente una persona residente en Barcelona para pagar una hipoteca era un 12% superior al de una persona residente en la Primera corona, en el año 2006 esta diferencia es solamente del 3,4%, es decir, el gasto entre la población de Barcelona y la de la Primera corona se estaría igualando. En 2006, el gasto medio de los que viven en la Primera corona habría superado incluso al de los de la Segunda corona (7.097 y 6.555 euros, respectivamente).

Para valorar el esfuerzo de las familias para acceder a la vivienda de propiedad también se han de tener en cuenta los ingresos de estos hogares. Como muestra la tabla 3, en 2006 los hogares metropolitanos que pagaban hipoteca tenían que destinar un 26,6% de los ingresos declarados para hacer frente al pago. Estos datos contrastan con las estimaciones del costo de acceso a la propiedad que tenemos de otras fuentes, que elevan el esfuerzo de los hogares a más de un tercio de la renta media disponible. Sin embargo, hay que tener en cuenta que los datos de la *Encuesta* no contienen información sobre el pago de entrada efectuado en la compra, ni sobre los costos de transacción.

No obstante, los datos de los que disponemos permiten analizar cuál ha sido la evolución del esfuerzo económico de los hogares. Así, si nos fijamos en la información que nos ofrece la *Encuesta*, pese a la fuerte subida de precios a la cual hacíamos referencia, el esfuerzo de las familias no habría variado tanto en relación con el año 2000, cuando los pagos suponían un 25,9% de los ingresos. Estos datos confirman lo que decíamos anteriormente, es decir, que las condiciones financieras hasta el año 2006 habrían sostenido el fuerte aumento de los precios, que se habrían trasladado de una forma moderada a los pagos mensuales de las familias, conteniendo así el esfuerzo de los hogares para acceder a una vivienda, aunque ello habría causado que se inflase la burbuja inmobiliaria.

Los datos de la *Encuesta* también nos permiten ver que el mercado residencial actúa como un poderoso impulsor del proceso de descentralización y dispersión del poblamiento sobre el espacio metropolitano, y como un condicionante en el asentamiento de los grupos sociales sobre el territorio. Tal como se puede ver en la tabla 3, en la que la accesibilidad se calcula con los ingresos y los precios medios, una familia de Barcelona que quisiera acceder a una vivienda de propiedad en la misma ciudad, tendría que destinar un 26,5% de los ingresos. Ahora bien, en el caso de que optase por situar la residencia en otros ámbitos, tendría que destinar menos: un 25,6% en la Primera corona y solamente un 23,7% en la Segunda. En el caso de los que viven en la Primera corona, el esfuerzo

medio, si se quieren quedar en el mismo territorio, es muy superior al que han de hacer los residentes en Barcelona o en la Segunda corona. En concreto, tendrían de dedicar a ello un 27,8% de la renta, mientras que los de la Segunda destinarían un 26,7%. Si quisieran irse a Barcelona, todavía tendrían de pagar más: un 28,8%.

Lo mismo ocurre si analizamos el costo medio de acceso a la vivienda en propiedad agrupando los ingresos de los hogares y los gastos para pagar la hipoteca según el número de habitantes de los municipios. Así, la población de Barcelona, con unas rentas medias más elevadas, tendría que realizar un esfuerzo inferior si quisiera ir a vivir a localidades de otras dimensiones. Los que viven en los municipios más pequeños (de menos de 10.000 habitantes) son, junto con las personas residentes en Barcelona, los que tendrían más posibilidad de elegir, ya que el costo de quedarse sería el más bajo (un 25,8%). Si se trasladaran a municipios de otras dimensiones (excepto Barcelona), el costo se reduciría aún más. En el caso de los habitantes de los municipios medianos-pequeños (de 10.000 a 49.999 habitantes) sucede lo mismo, es decir, después de los residentes en Barcelona y en los municipios pequeños, se encontrarían con las mejores posibilidades. Por último, los que se encuentran en la peor situación son los habitantes de las grandes localidades (de 100.000 a 300.000 habitantes), que tendrían que hacer de media el esfuerzo más elevado, tanto si se quedasen en ciudades de una misma dimensión como si optasen por ir a municipios más pequeños.

Estos datos confirman lo que ya se apuntaba en otras ediciones de la *Encuesta*, en las cuales se observaba que la población con ingresos medios y altos residente en las ciudades más grandes, puesto que tiene la posibilidad de elegir el lugar de residencia, podría tener propensión a trasladarse a municipios de dimensiones medias y pequeñas, donde podría acceder a una vivienda más nueva y de mayor superficie por el mismo precio. Los datos de la edición del 2006 ya muestran esta distribución de los grupos sociales: se observa que los que viven en municipios medianos y pequeños y que antes vivían en municipios grandes, no solamente han de realizar un esfuerzo inferior para hacer frente al pago sino que, además, son los que tienen más capacidad de elegir en el territorio metropolitano.

Las opciones de acceso a la propiedad también son muy diferentes entre los distintos grupos y colectivos sociales. La posibilidad de elegir residencia en el caso de los hogares encabezados por población de categorías profesionales bajas, por inmigrantes, por jóvenes y por mujeres, es particularmente limitada (véase la tabla 4). Las familias encabezadas por población de categorías profesionales altas ha de destinar solamente un 21,8% de la renta a pagar la hipoteca, mientras que las categorías medias han de destinar

un 25,2%, y las bajas, un 29,9%. La población inmigrante también ha de realizar un esfuerzo medio superior a la autóctona (30,6% y 26,2% de los ingresos, respectivamente), especialmente si ha nacido fuera de las fronteras de la Unión Europea de los 15. Otro factor determinante es la edad, sobre todo en el caso de los jóvenes, que han de dedicar de media un 32,6% de los ingresos, muy por encima del 24% de los hogares encabezados por personas de 25 a 44 años y del 23,4% de los hogares encabezados por personas de 45 a 64 años. Para cerrar este repaso sobre las diferencias sociales en el acceso a la propiedad, hay que destacar que las mujeres que son cabeza de familia son el colectivo que ha de hacer un mayor esfuerzo para comprar una vivienda, ya que han de destinar de media un 33,2% de los ingresos, mientras que los hombres solamente han de dedicar un 25,3%. Las diferencias de renta según el género serían, también en el mercado inmobiliario, un elemento discriminador para las mujeres.

Hemos resaltado que la información de la *Encuesta* presenta algunas limitaciones que no permiten evaluar cuestiones de gran importancia, como las diferencias en el plazo de los créditos entre los territorios estudiados, o la diversidad de situaciones en los ingresos de los hogares. Sin embargo, eso confirma el papel decisivo que tiene el mercado de la vivienda en la descentralización del poblamiento metropolitano y en la capacidad de los grupos sociales de asentarse y usar el territorio.

2. La tipología de la vivienda

La vivienda plurifamiliar es el modelo predominante en la Región Metropolitana (81,5%), aunque desde la década de 1980, paralelamente a las dinámicas de dispersión del poblamiento, las viviendas unifamiliares han ido aumentando. Éste es el tipo residencial preferido por la población metropolitana, aunque en el último período parece ser que los que viven en casas unifamiliares cada vez encuentran más inconvenientes (tabla 5).

La estructura urbana de la Región Metropolitana de Barcelona se caracteriza por la existencia de un sistema de ciudades de larga tradición histórica donde, junto con Barcelona, encontramos las de la antigua industrialización de la Segunda corona. Sobre esta base, los crecimientos poblacionales y urbanos producidos hasta la década de 1970, sobre todo en los municipios del continuo urbano barcelonés y en otras ciudades grandes y medianas, han seguido mayoritariamente un modelo de alta densidad, la denominada ciudad compacta. Tal como corresponde a este tipo de ciudad, la vivienda plurifamiliar es el modelo predominante. En el año 2006 un 81,5% de la población metropolitana vive en pisos, mientras que los otros tipos residenciales tienen un peso inferior: un

12,2% vive en casas unifamiliares en hilera y un 6,1% en casas unifamiliares aisladas (véase la tabla 5).

Sin embargo, las dinámicas de dispersión del poblamiento que se han producido en la Región Metropolitana durante las dos últimas décadas han comportado un fuerte aumento de las viviendas de baja densidad. Así, entre la población que ha llegado al municipio donde reside después del año 1985, se observa que un 27,1% vive en viviendas unifamiliares (un 15,6% en casas en hilera y un 11,5% en casas aisladas), mientras que si miramos los que llegaron con anterioridad, solamente un 16,9% vive en este tipo de alojamiento (véase la tabla 6). El incremento de las viviendas unifamiliares es especialmente intenso en la Segunda corona y en el resto de la provincia de Barcelona. En el caso de la Segunda corona, el 44,3% de los que llegaron después de 1985 habitan en viviendas unifamiliares (un 23,9% en casas en hilera y un 20,4% en casas aisladas). En el resto de la Provincia, que como se ha visto cada vez recibe más población metropolitana, este porcentaje llega al 50,8% (un 31,2% en casas en hilera y un 19,6% en casas aisladas). Sin embargo, no todos los municipios presentan el mismo modelo de urbanización en las últimas décadas. Tal como se observa en la tabla 6, las viviendas unifamiliares son claramente predominantes entre los que han llegado a un pueblo pequeño después de 1985, mientras que en las ciudades más grandes todavía predominan los que viven en pisos.

Este incremento de las residencias unifamiliares se corresponde con las preferencias que manifiesta la población cuando se le pregunta por su tipo de vivienda favorita. En el año 2006, un 60,2% de las personas residentes en la Región Metropolitana declara que su preferencia sería vivir en una vivienda unifamiliar (un 39,1% en casas aisladas y un 21,1% en casas en hilera), mientras que solamente un 30% muestra predilección por vivir en un piso. La preferencia por una vivienda unifamiliar es mayoritaria en ambos sexos (aunque menos en el caso de las mujeres), y entre la población de todas las categorías profesionales y de todos los niveles de estudios. Solamente las personas mayores y los residentes en Barcelona muestran una mayor preferencia por vivir en un piso.

Aunque en el año 2006 hay una clara preferencia por las viviendas unifamiliares, se observa que los inconvenientes y las carencias de este modelo residencial comienzan a ser percibidos y manifestados por la población. Al menos esto se puede interpretar cuando se constata que la preferencia por vivir en una vivienda unifamiliar ha bajado cinco puntos en relación con el año 2000. Esta caída, que ha sido generalizada en todos los ámbitos territoriales, en ambos sexos, en todos los grupos de edad y en todas las categorías profesionales, ha sido especialmente importante (alrededor de diez puntos) entre la población que vive en la Segunda

corona y entre las categorías profesionales elevadas, es decir, entre la población que tiene más tendencia a residir en viviendas unifamiliares. Parece como si el modelo de urbanización de baja densidad que iba ganando terreno desde la década de 1980 esté perdiendo peso entre la población, sobre todo entre la que vive allí. Y parece, en cambio, como si se volvieran a recuperar otros valores relacionados con la proximidad de los servicios, los equipamientos y los vecinos, más característicos del modelo de ciudad compacta.

3. Las características de las viviendas

Las viviendas de la población metropolitana son cada vez más grandes y de más calidad. Sin embargo, se observan diferencias importantes según la condición social, la edad, el lugar de nacimiento y el territorio de residencia de los ciudadanos. La población que habita en viviendas más antiguas y en régimen de alquiler continúa teniendo más carencias que los que viven en alojamientos nuevos y de propiedad.

La superficie media residencial de la que dispone la población metropolitana ha ido creciendo en las últimas décadas, como consecuencia del aumento de los tipos de vivienda unifamiliares. Si en el año 1995 el espacio era de 88,9 m² de media, en el año 2000 había llegado a los 91,9 m², y en el año 2006 se sitúa ya en 93,1 m².

Hasta el año 2000, paralelamente al incremento de la superficie, se había producido un descenso del número medio de personas por hogar, que había pasado de 3,5 en 1995 a 3,2 en el año 2000. En 2006, sin embargo, se observa una estabilización en el número de residentes, que se ha mantenido en 3,1 miembros. El envejecimiento de la población —con el consecuente aumento de hogares unipersonales— y el descenso de la fecundidad, rasgos que habían caracterizado la evolución de las unidades familiares hasta finales del siglo xx, han sido contrarrestados por la llegada de población inmigrante que, en general, habita en viviendas con una ocupación más elevada. Pese a ello, el incremento del espacio medio de los alojamientos al cual hacíamos referencia habría dado como resultado que en el último período todavía hubiese un ligero aumento de la superficie media per cápita, que ha pasado de 33,2 m² en el año 2000 a 35,4 m² en 2006.

Estos datos de carácter general esconden, no obstante, una gran diversidad. De hecho, tal como se puede ver en las tablas 7 y 8, la superficie es una cuestión en la cual se reflejan muchas de las diferencias sociales (en función de la edad, la categoría social y el origen geográfico) y territoriales en el entorno metropolitano. Si nos centramos en primer lugar en los ámbitos territoriales, observamos que a medida que nos alejamos del centro, la superficie media y la proporción de superficie que corresponde a cada uno de

los habitantes aumentan. Así, la población de la Primera corona es la que habita en viviendas más pequeñas (83,1 m²) y la que dispone de menos espacio per cápita (30,5 m²). Los que viven en Barcelona tienen algo más de espacio (85,4 m² de superficie media y 34,7 m² per cápita), aunque es el único ámbito en el que la superficie media se ha reducido en relación con el año 2000, en que era de 86,9 m². La población que reside en la Segunda corona, donde hay más viviendas unifamiliares, disfruta de más espacio (109,3 m²) y de más superficie por persona (40,5 m²). Por último, la población del resto de Cataluña vive en inmuebles todavía más grandes (117,3 m²) y con una superficie por persona más elevada (43,2 m²).

Si atendemos a las diferencias en función de la categoría profesional del cabeza de familia de los hogares de la Región Metropolitana, podemos ver que las categorías elevadas habitan en viviendas mucho más grandes (120,8 m²) y tienen más superficie per cápita (43,2 m²) que las categorías profesionales intermedias (97,9 m² de superficie media y 37,1 m² per cápita, respectivamente) y las categorías bajas (79,8 m² y 30,8 m², respectivamente).

Las diferencias también son significativas si observamos el origen geográfico del cabeza de familia. Las personas que han nacido a España tienen viviendas de 94,5 m² de media y disponen de 36,6 m² por persona, mientras que la población nacida fuera del Estado vive en espacios más pequeños (79,3 m²) y puede disfrutar de menos metros per cápita (24,8 m²). Cuando analizamos las condiciones de vida de la población inmigrante, hay que tener presente que hay grandes diferencias en función del área geográfica de la cual proceden. La población que ha nacido en los países de la Unión Europea de los 15 disfruta de unas viviendas más grandes (109,1 m²) que las del conjunto de la población autóctona, y también dispone de mucha más superficie per cápita (41,3 m²). En cambio, el espacio de los hogares donde vive la población procedente del resto del mundo y la disponibilidad de superficie por persona son mucho más bajos (76,04 m² de superficie media y 23 m² per cápita, respectivamente).

Por edades, las diferencias también son importantes, aunque no hay una correlación tan clara entre la superficie media y per cápita. La población dispone de más espacio durante la edad adulta (99,8 m² los de 40 a 49 años y 99,1 m² los de 50 a 59 años), mientras que el espacio es más reducido en el caso de los hogares donde residen los jóvenes, los jóvenes-adultos (94,2 m² los de 18 a 29 años y 87,8 m² los de 30 a 39) y las personas mayores (90,6 m² los de 70 a 79 años y 85,9 m² los de 80 años y más). Entre las personas mayores, no obstante, la superficie media por residente es mucho más elevada (47,9 m² entre los de 70 a 79

años y 49,7 m² entre los de 80 años y más) ya que, como hemos indicado, hay más hogares unipersonales. Una contradicción parecida se da entre los más jóvenes, aunque en este caso a la inversa, ya que viven en inmuebles más grandes de media pero son los que disfrutan de menos superficie per cápita (29,3 m² entre los de 18 a 29 años y 30,8 m² entre los de 30 a 39).

Otra de las características que la *Encuesta* permite analizar es la de los equipamientos y los espacios de los que disponen las viviendas. Se pueden distinguir dos grandes categorías: los equipamientos básicos y los que no están considerados como básicos (que, sin embargo, cada vez son más frecuentes en los hogares metropolitanos). Los datos de la tabla 9 muestran que casi toda la población de la Región Metropolitana dispone de los servicios más básicos: agua caliente, un 99,1%, váter dentro de casa, un 99,4%, y ducha o bañera, un 99,8%. En cambio, la disponibilidad de otros equipamientos y espacios como el jardín o patio, el aparcamiento dentro del edificio o el trastero, presentan diferencias notables según el territorio donde se reside, la edad del cabeza de familia, la categoría profesional y el lugar de nacimiento. Antes de analizar estas diferencias, hay que decir que, cuando se comparan los datos del 2006 con los de anteriores ediciones de la *Encuesta*, se constata que para todos los territorios y colectivos ha aumentado la disponibilidad de estos equipamientos y espacios. La única excepción sería la población nacida fuera de la Unión Europea de los 15, lo que nos indica que al mismo tiempo que han mejorado las condiciones residenciales del grueso de la población, en el caso de la población inmigrante, las condiciones residenciales han empeorado.

Tal como se observa en la tabla 9, en el año 2006, la población de la Segunda corona puede disfrutar más de jardín o patio, garaje o aparcamiento en el edificio y trastero que la de la Primera corona y, sobre todo, que la de Barcelona. Si nos centramos en la edad del cabeza de familia, vemos que cuantos más años tiene el cabeza de familia, se dispone proporcionalmente de más equipamientos, a excepción de los hogares encabezados por las personas mayores, que son las que disponen de menos equipamientos. Cuando observamos las diferencias según la categoría profesional, lógicamente las más altas son las que más disfrutan de estos equipamientos. Si tenemos en cuenta el lugar de nacimiento, la población nacida en Cataluña y en el resto de España tiene más disponibilidad de equipamientos que la población nacida en el extranjero. Aquí, de nuevo, queremos poner de relieve las grandes diferencias que se dan según el área geográfica de procedencia, ya que la población de la Unión Europea de los 15 es la que presenta una mayor propensión a tener jardín, garaje y trastero, y supera con creces a la población nacida

en España, mientras que la del resto del mundo es la que se encuentra en la peor situación.

Hay que dedicar una mención aparte a la disponibilidad de ascensor, ya que para determinados colectivos, como las personas mayores, se ha de considerar como un equipamiento básico. Solamente un 51,1% de los hogares encabezados por población de 65 años en adelante vive en un edificio con ascensor, mientras que la media de la Región Metropolitana se sitúa en el 55,2%. Vemos, pues, que las personas mayores tienen poca disponibilidad de ascensor, aunque se trata de la etapa del ciclo vital en la cual este equipamiento es más necesario. A escala territorial, las diferencias son bastante importantes y se han de relacionar con la presencia más elevada de tipos de viviendas plurifamiliares en los ámbitos centrales, tal como vemos más arriba. Así, casi tres cuartas partes de la población de Barcelona (71,4%) habitan en viviendas con ascensor, una proporción que disminuye en la Primera corona (55,1%) y, sobre todo, en la Segunda corona (39,9%).

Por último, es preciso notar que el régimen de tenencia es un elemento determinante del nivel de equipamientos y de los espacios, tanto en lo que hace referencia a los equipamientos más básicos (agua caliente, váter dentro de casa, ducha o bañera) como en el resto de equipamientos (calefacción, aire acondicionado, ascensor, jardín o patio, piscina, garaje...). Como se observa en la tabla 10, las viviendas de propiedad de la Región Metropolitana están mejor dotadas que las de alquiler. Hay que decir, sin embargo, que si se compara con los datos que recogía la *Encuesta* del año 2000, la presencia de todo tipo de equipamientos ha aumentado entre la población que vive de alquiler. No obstante, el hecho de que las viviendas de alquiler estén menos equipadas refleja lo que se comentaba más arriba: que el régimen de alquiler tiene, en términos generales, un papel residual en el mercado inmobiliario.

La *Encuesta* también nos aporta información sobre la antigüedad de las viviendas. Como puede verse en la tabla 11, solamente el 4,3% de la población metropolitana vive en edificios de antes de 1900, y la que vive en edificios construidos en los siguientes 50 años, es decir, entre 1901 y 1950, solamente representa el 8,6%. Los que viven en viviendas finalizadas en la década de 1950 ya representan, para sólo una década, un 6,8%. No obstante, el período durante el cual se construyeron más edificios se produce en los años siguientes, coincidiendo con el gran salto demográfico: casi la mitad de los residentes (44,8%) vive en inmuebles acabados de construir en las décadas de 1960 y 1970. En la década de 1980 y en la primera mitad de 1990, el ritmo de construcción de edificios se ralentizó en relación con las dos décadas anteriores,

aunque la población que habita en viviendas construidas durante este período también es bastante destacable (un 10,1% en edificios construidos entre 1981 y 1990 y un 5,8% en edificios construidos entre 1991 y 1995). Por último, también tenemos información sobre cuál ha sido la magnitud del período constructivo de los últimos diez años: el 12% de la población metropolitana habita en viviendas finalizadas entre los años 1996 y 2006.

Estos rasgos generales metropolitanos presentan diferencias importantes según el territorio al cual nos referimos. Así, la población de Barcelona es, lógicamente, la que más habita en viviendas construidas antes de 1900 (8,1%), un porcentaje mucho más elevado que el de las coronas metropolitanas. En Barcelona la antigüedad media de los edificios en los que habita la población es de 50 años, y en la Primera y en la Segunda corona es de 33 y 31 años, respectivamente. En la Primera corona es donde encontramos más población que habita en viviendas construidas en las décadas de 1960 y 1970 (55,9%), mientras que en la Segunda corona es donde hay más población que vive en edificios acabados de construir en años posteriores. Hay que destacar que un 18,5% de la población residente en la Segunda corona vive en inmuebles construidos en los últimos diez años. Por último, se observa que en el resto de Cataluña el año de edificación no está tan concentrado en un período (hay que tener en cuenta que estos datos agrupan tanto las ciudades más grandes como el resto del territorio catalán; en este sentido, se ha de tener presente que la evolución edificatoria de las principales ciudades catalanas sería más parecida a la de la Región Metropolitana de Barcelona). Por ejemplo, la población no metropolitana que reside en viviendas construidas en las décadas de 1960 y 1970 solamente representa el 29,7%, un valor que se sitúa muy por debajo del de los ámbitos metropolitanos. En cambio, el peso de los que viven en viviendas acabadas en la década de 1980 (15,9%) es muy superior al correspondiente en los ámbitos metropolitanos.

4. La satisfacción respecto a la vivienda

Pese a la mejora generalizada de las condiciones de las viviendas, más de la mitad de la población metropolitana considera que el lugar donde vive tiene algún inconveniente. Las quejas por las deficiencias más básicas disminuyen (sobre todo las referidas a la falta de espacio), pero aumentan las quejas por falta de ascensor, especialmente en los ámbitos más centrales y donde la población del territorio metropolitano está más envejecida.

El 58,8% de la población de la Región Metropolitana de Barcelona considera que su vivienda tiene algún inconveniente, una

proporción bastante parecida a la obtenida en las ediciones de la *Encuesta* de los años 1995 y 2000. El problema al cual la población hace más referencia es la falta de espacio (la menciona un 11,8% de las personas entrevistadas), seguido de la falta de ascensor (10,3%), del ruido en la calle (6,3%) y de la humedad y el frío (4,7%).

Si la percepción de la existencia de algún inconveniente se ha mantenido constante en los últimos 15 años, no lo ha hecho, en cambio, el tipo de problemas a los que se refiere la población (véase la figura 2). Por ejemplo, la falta de espacio, pese a que todavía es el principal inconveniente, se ha ido reduciendo de una manera considerable (17,8% en 1995 y 11,8% en 2006). Este descenso se ha de relacionar con lo que comentábamos más arriba cuando hacíamos referencia al aumento de la superficie disponible per cápita. Los otros problemas en los cuales se observa un descenso son la humedad y el frío (6,4% en 1995 y 4,7% en 2006), y la falta de sol y luz (5,2% en 1995 y 3,5% en 2006). En cambio, hay inconvenientes que cada vez son más percibidos por la población, como la falta de ascensor (10,3% en 2006 y 6% en 1995), la falta de terraza, patio o balcón, y que la casa tenga demasiadas escaleras. De hecho, estos dos últimos inconvenientes no aparecían entre los inconvenientes más mencionados por las personas entrevistadas en el año 2000, y ahora han sido citados por un 2,7% y un 1,7% de la población, respectivamente. Parece como si a medida que mejorasen los servicios básicos, la población tuviese nuevas expectativas. En resumen, nos confirma lo que ya apuntábamos en ediciones anteriores de la *Encuesta*: en sociedades como la nuestra, la percepción y la satisfacción relacionadas con la vivienda (y el entorno urbano) están claramente sometidas a expectativas crecientes.

Sin embargo, algunas expectativas parecen ser cada vez más básicas para algunos colectivos, sobre todo el ascensor para las personas mayores, que como hemos visto más arriba es una de las principales carencias. Los inconvenientes y las expectativas tampoco son los mismos en todos los territorios metropolitanos ni en todos los grupos sociales. Además, la antigüedad o el régimen de tenencia también son factores determinantes en el nivel de satisfacción. Veámoslo.

Tal como muestra la tabla 12, las personas mayores son las que afirman más a menudo que no tienen ningún inconveniente con la vivienda (49,4%), y resaltan por encima del resto de grupos de edad el problema de la falta de ascensor (13%). La población adulta (de 45 a 64 años) también declara en un porcentaje elevado no tener ningún inconveniente (46,3%), lo que se puede relacionar con que dispone de más equipamientos y espacios, tal como hemos visto. La población joven-adulta (de 25 a

44 años), en cambio, es la que está más insatisfecha y solamente un 33,6% declara no tener ningún inconveniente. En este grupo de edad, la falta de espacio es el problema más citado (16,2%). Por último, la población más joven (de 18 a 24 años) es un colectivo que también está bastante satisfecho (un 41,4% declara no tener ningún inconveniente), y el principal problema es la falta de espacio (12,4%), seguramente porque un porcentaje muy elevado vive todavía en casa de los padres.

En relación con el origen geográfico, podemos ver que los que han nacido fuera de la UE-15 son los que afirman tener más inconvenientes (solamente un 30,8% no tiene ninguno). Los principales problemas son la falta de espacio (14,6%) y la falta de ascensor (14,8%), que están relacionados con las características de las viviendas donde viven, más pequeñas y más antiguas.

La reflexión sobre las expectativas crecientes que hacíamos más arriba se refleja claramente en el nivel de satisfacción en función de la categoría profesional. En las tres categorías, el porcentaje de población que no tiene ningún inconveniente es casi idéntico, lo que contrasta con las diferencias que hay entre las viviendas donde residen. Es especialmente significativo ver que la falta de espacio es el problema más común en las categorías altas (un 14,1% así lo declara), aunque viven en inmuebles más grandes, con una superficie media de 120,8 m², y disponen de 43,2 m² per cápita. En las categorías bajas, el principal problema es la falta de ascensor (12,6%), seguido muy de cerca por la falta de espacio (11,4%). La falta de espacio y el ruido son los inconvenientes más mencionados por las categorías medias (11,5% y 11,9%, respectivamente).

Más allá de las expectativas crecientes, si analizamos los datos por territorios (véase la tabla 13), observamos que, en consonancia con las características de las viviendas que se han mencionado, la población de Barcelona es la que más declara que tiene inconvenientes (solamente un 33,3% no tiene ninguno), seguida de la población de la Primera corona (41,7%), la de la Segunda corona (48,2%) y, por último, la población del resto de Cataluña (50,1%). El problema más citado en Barcelona es la falta de espacio (16,2%), seguido del ruido (13,3%). Los principales problemas en la Primera corona se han de relacionar, sobre todo, con la mayor presencia de un parque construido en la década de 1960 y 1970, en el cual la falta de ascensor (13,3%) y la falta de espacio (12,3%) son los principales inconvenientes.

La antigüedad de la vivienda y el régimen de tenencia también determinan, y en gran medida, el nivel de satisfacción. La población que reside en edificios más antiguos es la que afirma tener más

inconvenientes (solamente un 32,3% de los que habitan en viviendas construidas antes de 1960 dice que no tiene ninguno). También es bastante destacable la existencia de inconvenientes entre los que están en inmuebles acabados en las décadas de 1960 y 1970 (solamente un 39% no tiene), mientras que los que habitan en viviendas más nuevas, edificadas a partir de la década de 1980, son los que declaran estar más satisfechos (un 51% no tiene ningún inconveniente). Tanto en el caso de las personas que habitan en viviendas anteriores al 1960, como en el caso de los que viven en edificios construidos durante las décadas de 1960 y 1970, los dos principales problemas son la falta de espacio y de ascensor. Por último, nos referiremos al régimen de tenencia, que es el factor que más condiciona el nivel de satisfacción. Así, tal como muestra la tabla 14, de todos los colectivos que hemos visto, la población que vive de alquiler es la que declara tener más inconvenientes (solamente un 26,1% no tiene ninguno), mientras que la que vive en régimen de propiedad está más satisfecha (un 43,9% no tiene ningún inconveniente). Si nos centramos en los arrendatarios, se observa que los principales problemas son la falta de ascensor (13,6%) y la falta de espacio (13,2%) y, además, aparecen inconvenientes muy relacionados con las condiciones más básicas, como la humedad y el frío (9,8%).

5. La residencia secundaria

Una de las principales características del parque de viviendas en Cataluña y en España es la fuerte presencia de residencias secundarias. La *Encuesta* también permite analizar esta cuestión y, además, aporta información que no se puede obtener de ninguna otra fuente, como la relación entre el lugar de residencia habitual y el lugar donde se sitúa la segunda residencia, las características de los grupos sociales que disfrutan de ella, o la frecuentación.

Si nos centramos en los datos, hay que constatar en primer lugar que en 2006 uno de cada cinco habitantes de la Región Metropolitana (19,1%) tiene segunda residencia (véase la tabla 15). Se trata de un porcentaje que se ha mantenido prácticamente constante en los últimos 15 años. La población de Barcelona es la que más puede disfrutar de ello aunque, en los últimos cinco años, el porcentaje de población que tiene una segunda residencia ha bajado (30% en el año 2000 y 25% en 2006). A continuación están los residentes en la Primera corona, que en los últimos cinco años han aumentado la propensión a tener una residencia secundaria (16,1% en el año 2000 y 21,1% en 2006). La población de la Segunda corona y del resto de Cataluña es la que menos dispone de segunda residencia (11,9% y 12,1%, respectivamente).

Más que por ninguna otra característica social, la disponibilidad de segunda residencia está condicionada por la categoría profesional de la población. Como se puede ver en la figura 3, las categorías altas, que como hemos visto son las que disfrutan de las viviendas principales más confortables, son las que, además, disponen en mayor medida de segunda residencia (un 32,4% tiene una), mientras que las categorías profesionales medias y bajas tienen segunda residencia en unos porcentajes inferiores (20,3% y 13,7%, respectivamente).

Si analizamos la localización de las segundas residencias de la población metropolitana, hay que destacar el peso de las que se sitúan en la costa catalana (38,9%), seguidas de las del resto de Cataluña y el resto de España (23,4% y 25,5%, respectivamente). Las residencias secundarias que se encuentran en el Pirineo / Prepirineo y en el extranjero tienen menos peso (6,6% y 5,2%, respectivamente). Así pues, aproximadamente dos terceras partes de las residencias secundarias de la población de la Región Metropolitana se encuentran en Cataluña (68,9%), aunque, en los últimos años, la propensión a tenerlas en otras áreas geográficas ha crecido. Tal como se puede ver en la figura 4, solamente se han mantenido las del Pirineo y Prepirineo (6,6% el año 2000), mientras que las de la costa, sobre todo las del resto de Cataluña, han perdido peso (en el año 2000 el peso era del 42% y del 28,3%, respectivamente). En cambio, las residencias secundarias que se encuentran en el resto de España han aumentado (en el año 2000 había un 21,3%). Por último, también hay que destacar el incremento del número de residencias secundarias fuera de España que, con la llegada de población extranjera, han pasado de un 0,5% en el año 2000 a un 5,2% en 2006.

La localización de las segundas residencias de la población metropolitana está estrechamente relacionada con la categoría profesional. Las categorías altas tienden a tenerlas en Cataluña, especialmente en la costa y en el Pirineo y Prepirineo (véase tabla 16). Esta última localización, en cambio, parece ser demasiado costosa para las categorías profesionales bajas (solamente un 1,3% tiene la segunda residencia en el Pirineo y Prepirineo), que tienen las segundas residencias en mayor proporción en el resto de España (38,9%) y en el extranjero (9,7%). Con respecto a las clases medias, disponen de segundas residencias mayoritariamente en la costa catalana (42,8%), aunque el resto de Cataluña y de España también son opciones bastante representativas (25,4% y 22,7%, respectivamente). Parece ser que tener una residencia secundaria en Cataluña, especialmente en el Pirineo y Prepirineo, es más costoso que tenerla en el resto de España o en el extranjero. Así pues, uno de los factores que determinan el lugar donde se sitúa la segunda residencia es la categoría profesional de la

población. De esta manera, se reproducen unas pautas en el uso del espacio que nos recuerdan a las que comentábamos cuando analizábamos la distribución de los grupos sociales en el ámbito metropolitano.

Finalmente, la *Encuesta* ofrece datos sobre el período del año durante el cual se hace uso de la segunda residencia y permite calcular el número de días que la población va a ellas. Esta cuestión es de máximo interés para las administraciones locales, ya que nos da información sobre el hecho de que la población, pese a estar empadronada en unos municipios en los cuales paga los principales impuestos, disfruta de las infraestructuras y los servicios de otros municipios durante un período del año. Como se puede ver en la tabla 17, la población metropolitana que tiene segunda residencia afirma que se queda en ella una media de 64,3 días al año. La población de Barcelona hace un uso más intenso, ya que pasa en ella 71,4 noches de media, mientras que la población de la Primera y la Segunda corona pernoctan en la segunda residencia menos tiempo (60,7 y 55,4 noches, respectivamente).

De todo esto se deriva que uno de cada cinco residentes en la Región Metropolitana de Barcelona, los que tienen segunda residencia, pasan casi una quinta parte del año en municipios en los cuales no están empadronados. Estos datos ponen de relieve hasta qué punto la población metropolitana no solamente hace un uso cada vez más extensivo del espacio en los días laborables, sino también durante el tiempo libre y, además, con una alta frecuencia.

6. Conclusiones

La satisfacción de las necesidades de vivienda es un elemento imprescindible para el correcto funcionamiento de una sociedad tanto desde el punto de vista reproductivo como productivo. Estas necesidades son dinámicas y varían en función del contexto social e histórico al cual nos referimos. La manera en la que nuestra sociedad las satisface indica y condiciona al mismo tiempo el nivel de cohesión interna y el grado alcanzado en la igualdad de oportunidades de los ciudadanos, garantizando unos umbrales mínimos y redistribuyendo los beneficios que se derivan de los procesos de urbanización.

En el artículo que aquí concluimos, hemos intentado analizar los datos de la *Encuesta* sobre condiciones de vida y hábitos de la población relacionados con la vivienda teniendo en cuenta este enfoque. Para hacerlo, hemos dividido la exposición en cinco apartados: el régimen de tenencia de la vivienda y las condiciones de acceso, los tipos de viviendas, las características de las viviendas, el grado de satisfacción de la población y, finalmente, la residencia

secundaria. Además, en cada uno de los puntos se han destacado las principales diferencias y desajustes que se dan entre territorios y entre algunos colectivos y grupos sociales.

El primer elemento analizado ha sido el régimen de tenencia de las viviendas. Se ha visto que la propiedad es el régimen mayoritario y que en todas las ediciones de la *Encuesta* ha ido aumentando en la Región Metropolitana de Barcelona. Solamente en los últimos años se ha estabilizado, lo que se debe más a la llegada de población inmigrante, que vive mayoritariamente de alquiler, que a un cambio en la tendencia entre los hogares autóctonos. El peso que tiene la propiedad hace que el mercado residencial se caracterice por una fuerte rigidez, tanto en lo que respecta a la oferta de vivienda (pública y privada), como también a los hábitos culturales de la población, que al definir sus estrategias residenciales, priorizan la adquisición de una vivienda. En este contexto, si tenemos en cuenta la diferencia de precios entre los territorios metropolitanos y de ingresos entre los grupos sociales, el mercado de la vivienda actúa como un poderoso condicionante en la distribución de los grupos sociales en el territorio. Así, en términos generales, los que tienen posibilidad de elegir se desplazan desde los ámbitos más centrales hacia los más periféricos y de las ciudades más grandes hacia las medianas y pequeñas, donde pueden disfrutar de viviendas más nuevas y más grandes por el mismo precio. En el caso de los que tienen menos recursos, no solamente tienen limitado el acceso a una vivienda, sino también la posibilidad de elegir en el territorio metropolitano.

El segundo tema tratado ha sido el tipo de vivienda. Se ha visto que, tal como corresponde al modelo de ciudad compacta tradicional en los procesos de urbanización de nuestra sociedad, las viviendas en edificios plurifamiliares son predominantes (viven en ellos cuatro de cada cinco residentes en la Región Metropolitana). Sin embargo, durante las últimas dos décadas han ido aumentando los tipos de residencias de baja densidad (casas unifamiliares en hilera y aisladas), especialmente en la Segunda corona y en el resto de la provincia de Barcelona, donde casi uno de cada dos residentes que han llegado a su vivienda en este período vive en casas unifamiliares. Este aumento corresponde a las preferencias de la población, ya que seis de cada diez personas entrevistadas residentes en la Región Metropolitana declaran que les agrada vivir en una vivienda unifamiliar. Pese a ello, se observa que esta preferencia ha caído cinco puntos en relación con la *Encuesta* del año 2000 (diez puntos entre las categorías profesionales altas y entre los residentes en la Segunda corona). Parece, pues, como si el modelo de urbanización de baja densidad que iba ganando terreno estuviese perdiendo preferencia entre la población, especialmente entre la que

vive en ella, y parece, en cambio, como si se volviesen a recuperar otros valores relacionados con la proximidad de los servicios, los equipamientos y los vecinos, más característicos del modelo de ciudad compacta.

El tercer elemento estudiado ha sido las características de las viviendas. Se ha destacado que, en términos generales, son cada vez más grandes (93,1 m² de media) y de mejor calidad. Casi todas las viviendas ya disponen de los servicios básicos (agua caliente, váter dentro de casa, ducha o bañera) y, a excepción de las familias encabezadas por población inmigrante, en todos los hogares han aumentado los servicios y equipamientos que no son tan básicos (jardín o patio, aparcamiento dentro del edificio, trastero). Sin embargo, estos rasgos generales esconden una gran diversidad territorial, ya que a medida que nos alejamos del centro metropolitano, la población reside en viviendas más grandes, disfruta de más superficie per cápita, y, en general, la disponibilidad de espacios y equipamientos en la vivienda es más elevada. Igualmente, si prestamos atención a las diferencias sociales, hemos observado que los hogares encabezados por población de categorías profesionales altas, que sean hombres, nacidos en Cataluña, en el resto del Estado o en los países más desarrollados de la Unión Europea, disfrutaban de mejores condiciones —tanto de espacio como de equipamientos— que los hogares al frente de los cuales hay personas de categorías profesionales bajas, que sean mujeres o procedentes de países de más allá de la UE-15. Cuando hemos analizado las características de las viviendas según la edad del cabeza de familia se ha hecho visible uno de los principales desajustes existentes en el sistema residencial metropolitano. Así, se ha visto que la superficie media de las viviendas encabezadas por gente mayor es de las más elevadas aunque, en general, viven en ellas una o dos personas. Al mismo tiempo, este colectivo tiene poca disponibilidad de ascensor, aunque se trata de la etapa del ciclo vital en la cual este equipamiento es más necesario. Por último, también se ha visto que la población que habita en viviendas más antiguas y en régimen de alquiler continúa teniendo más carencias que los que habitan en viviendas nuevas y de propiedad, lo que confirma dos cosas: primero, el papel residual que, en términos generales, ha tenido este régimen de tenencia en el mercado inmobiliario, y en segundo lugar, la necesidad de incidir aún más en las políticas de rehabilitación.

En el cuarto apartado, estrechamente ligado al anterior, se ha analizado la satisfacción de la población con respecto a la vivienda donde vive. Así, se ha podido constatar que, pese a la mejora generalizada de sus condiciones, más de la mitad de la población considera que su vivienda tiene algún inconveniente. De hecho, esta proporción de insatisfechos

se ha mantenido relativamente constante desde las dos últimas ediciones de la *Encuesta*, lo que confirma que en sociedades como la nuestra, la percepción y la satisfacción relacionadas con la vivienda (y el entorno urbano) están claramente sometidas a expectativas crecientes. Si el nivel de satisfacción —o de insatisfacción— se ha mantenido estable, lo que sí que ha ido cambiando han sido los motivos por los cuales se quejan los ciudadanos. Así, hemos visto que han disminuido las quejas por las deficiencias más básicas (sobre todo por la falta de espacio), mientras que otros aspectos, como la falta de ascensor, han ido aumentando, especialmente en los ámbitos más centrales y donde la población del territorio metropolitano está más envejecida. También se ha constatado que, en relación con las características de las viviendas, la población que vive en los inmuebles más antiguos, la que vive en los edificios construidos durante la década de 1960 y 1970 y la que vive en régimen de alquiler son los que afirman tener más inconvenientes.

Se ha dedicado el último apartado a la residencia secundaria. Hemos visto que uno de cada cinco habitantes de la Región Metropolitana vive en hogares que disponen de ella y declara que la habita una media de 64,3 días al año. Las categorías profesionales altas y los que viven en Barcelona son los que más residencias secundarias tienen y los que las utilizan más. Así, los que tienen unas viviendas principales con mayor superficie y con mejores equipamientos son los que más disfrutan de las segundas residencias. Casi el 40% de las segundas residencias de la población metropolitana se encuentran en la costa catalana, que es la elección mayoritaria de las categorías profesionales altas y medias. A continuación están las que se encuentran en el resto de Cataluña (23,4%) y en el resto de España (25,5%), que es el lugar preferido por las categorías profesionales bajas. Las residencias secundarias situadas en el Pirineo y Prepirineo, donde las categorías altas son claramente predominantes, tienen menos peso. Por último, se ha destacado el aumento de las residencias secundarias que están en el extranjero, pertenecientes en la mayoría de los casos a población inmigrante. Cuando se ha analizado la localización de las residencias secundarias y el uso que se hace de ellas a lo largo del año, se ha destacado que se reproducen, a diferente escala, algunos de los principales procesos que se dan en la Región Metropolitana: el uso extensivo del territorio, no solamente en los días laborables, sino también en los días festivos, y la especialización de los grupos sociales en el uso del territorio.

1 El autor quiere agradecer los comentarios y sugerencias realizados por el geógrafo Oriol Nel·lo.

2 Véase información sobre el contenido y la metodología de la *Encuesta* sobre condiciones de vida y hábitos de la población en el artículo introductorio de esta misma revista, que edita el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.

LA MOVILIDAD Y EL TRANSPORTE

Laia Oliver Frauca

Introducción

La movilidad es una actividad que las personas realizan como medio que les permite llevar a cabo sus necesidades cotidianas, como ir al trabajo, adquirir distintos tipos de productos o disfrutar del ocio y del tiempo libre. Así pues, como reflejo de las actividades cotidianas de la población, las pautas de movilidad de las personas no sólo cambian en función de las actividades que motivan los distintos desplazamientos, sino que también varían en función del entorno territorial en el que se realizan, de tal modo que el lugar de residencia y la localización del lugar de trabajo, de los establecimientos comerciales y de los equipamientos sociales y culturales inciden directamente en la forma de moverse de la población. Al mismo tiempo, las pautas de movilidad de las personas también están muy condicionadas por la morfología urbana del lugar donde residen, por la red de infraestructuras viarias y ferroviarias de cada zona y por el nivel de oferta de servicios de transporte público o colectivo. Asimismo, las características sociodemográficas de cada individuo, como el sexo, la edad o la situación profesional, también son elementos que modulan las formas de desplazamiento de las personas.

Este artículo presenta un análisis de la movilidad de los residentes de la Región Metropolitana de Barcelona a partir de la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población,¹ con el objetivo de explicar cuáles son los principales motivos que generan los desplazamientos de la población y de qué manera la gente satisface sus necesidades de desplazarse. Como en el informe presentado para el año 2000,² el artículo estructura su análisis en función de los distintos ámbitos geográficos que existen en la Región Metropolitana y en el resto de la provincia de Barcelona. Al mismo tiempo, también se añaden algunas consideraciones sobre los territorios del resto de Cataluña que incorpora la última edición de la *Encuesta*, correspondiente al año 2006.

El artículo ofrece un primer apartado sobre la movilidad laboral de las personas, en el que se incide en los efectos que la localización del lugar de trabajo y del medio de transporte utilizado para llegar al trabajo tiene sobre la movilidad. Estas cuestiones, al mismo tiempo, están relacionadas con la duración de la jornada laboral de cada individuo, un elemento que influye en la distancia y el tiempo que las personas están dispuestas a recorrer y a invertir para ir al trabajo. Seguidamente, el segundo apartado del artículo se centra en la movilidad para ir de compras y la movilidad relacionada con el ocio. Se estudian

los lugares donde la gente adquiere los distintos productos que necesita y donde realiza sus actividades durante el tiempo libre, como ir al cine, salir de bares, ir a las discotecas y pubs, comer en restaurantes, ir al teatro y visitar museos o exposiciones. Por otro lado, el apartado siguiente examina los temas vinculados con la movilidad desde la perspectiva de las características individuales de la población como unos factores que intervienen directamente en la forma de circular de las personas. El sexo, la edad y el nivel socioprofesional de cada individuo, así como su entorno familiar y la posibilidad de acceder a un vehículo privado, condicionan el lugar en el que las personas llevan a cabo sus actividades y también los medios de desplazamiento utilizados para ello. A continuación, el cuarto apartado estudia los aspectos relacionados con los costes derivados de la movilidad. En primer lugar, se analizan los gastos monetarios de las personas causados por su necesidad de desplazarse, sobre todo como resultado de las diferentes distancias recorridas y de los medios de transporte utilizados para llegar a destino. En segundo lugar, se observará la inversión en tiempo que requieren los viajes hasta el lugar de trabajo como un elemento que también influye en la cantidad de viajes que los trabajadores realizan diariamente desde su casa hasta el trabajo. Por último, el quinto apartado incide en la percepción que tienen los ciudadanos y ciudadanas sobre algunos de los principales problemas relacionados con el vehículo privado, como las dificultades para circular o encontrar aparcamiento y las agresiones al medio ambiente.

1. La movilidad laboral

Los datos recogidos para el año 2006 muestran que el mercado de trabajo tiende a ser cada vez más interdependiente. Durante los últimos años, la capacidad de autocontención laboral de los municipios ha seguido disminuyendo, con un aumento de la proporción de desplazamientos intermunicipales entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo. Eso ha conllevado un alargamiento de las distancias recorridas y un incremento de la dependencia del vehículo privado, ya que la mayoría de estos movimientos se producen en unos entornos donde hay poca oferta de servicios de transporte público o colectivo.

Tal como muestra la información recogida, las pautas de movilidad y el repartimiento modal de los desplazamientos efectuados por las personas presentan diferencias significativas según el ámbito territorial de residencia, el tamaño de los municipios, la localización del lugar de trabajo y el nivel de oferta de medios de transporte públicos o colectivos. Además, la duración de la jornada laboral también influye en la duración, la distancia y el número de viajes que se realizan entre el hogar y el trabajo, así como en el medio de transporte utilizado para desplazarse.

1.1. La incidencia de la localización del lugar de trabajo

El grado de autocontención laboral de los municipios de la Región Metropolitana de Barcelona ha ido disminuyendo progresivamente en el curso de los últimos años. Tal como se ha indicado anteriormente, el porcentaje de población ocupada que trabaja en su municipio de residencia ha experimentado un descenso continuado y, al mismo tiempo, han aumentado los desplazamientos por motivo laboral de carácter intermunicipal (tabla 1). Así pues, si en el año 2000 la proporción de población que vivía y trabajaba en el mismo municipio era del 52,4%, en el año 2006 este porcentaje se situaba en el 47,7% por el conjunto de la Región Metropolitana.

Con todo, estos datos ocultan unas diferencias territoriales importantes, sobre todo relacionadas con el tamaño de los municipios presentes en cada zona y el volumen de actividad económica que pueden generar en cada caso. De este modo, el espacio con una capacidad de autocontención laboral más elevada es la capital barcelonesa, con un 72,1% de los trabajadores que residen en la misma ciudad.

A pesar de ello, el porcentaje de población que vive y trabaja en la ciudad de Barcelona ha experimentado un ligero descenso desde el año 2000, y se sitúa 4,5 puntos por debajo de hace cinco años. Este descenso se explica por el aumento sostenido de los desplazamientos por motivo laboral que los residentes en Barcelona realizan hacia el resto del ámbito metropolitano. Actualmente, un 18,2% de los barceloneses se desplazan para ir a trabajar en otras localidades de la Región Metropolitana y generan unos flujos que tienden a concentrarse cada vez más en la Primera corona, en ligero detrimento de los viajes hacia los municipios situados en la Segunda corona. En cambio, más allá del ámbito metropolitano, se observa que el peso de los desplazamientos cuyo origen se sitúa en la ciudad central se mantiene a niveles muy bajos, sin que los movimientos hacia los municipios del resto de la provincia de Barcelona hayan experimentado cambios en una década. De este modo, el ámbito integrado por las comarcas del Anoia, el Bages, el Berguedà y Osona no han mejorado su reducida capacidad de atracción de trabajadores con domicilio en la capital barcelonesa. Al mismo tiempo, se ha producido un relativo descenso de los viajes por motivos laborales que los residentes en Barcelona hacen hacia el resto de Cataluña, que entre las ediciones de 2000 y de 2006 ha pasado del 0,6% al 0,2%.

Al contrario de lo que ocurre en la ciudad de Barcelona, las poblaciones de la Primera corona son las que tienen menos capacidad de autocontención laboral, debido a la proximidad de la capital metropolitana. En esta zona, la

proporción de personas ocupadas que viven y trabajan en su localidad ha pasado del 30,6% en 2000 al 29,1% en 2006 y se sitúa, por lo tanto, por debajo del número de trabajadores residentes en la Primera corona que se desplaza a diario a Barcelona. De esta manera, la capital barcelonesa ejerce su poder de atracción sobre este ámbito territorial, con un 30,3% de la población ocupada residente en la Primera corona metropolitana que va a trabajar a diario a Barcelona. Este porcentaje, al mismo tiempo, supera la cuota de individuos que hacen desplazamientos intermunicipales por motivos laborales dentro de la Primera corona metropolitana, aunque este último colectivo ha aumentado del 20,3% al 22,2% entre los años 2000 y 2006. Además, el peso de los viajes entre la Primera y la Segunda corona metropolitana también ha ido aumentando, de manera que si en el año 2000 el porcentaje era del 9,6%, en 2006 llegaba al 11,2%.

Paralelamente, en la Segunda corona metropolitana, el grado de autocontención laboral de los municipios también ha ido disminuyendo de forma importante. Se trata del espacio donde la movilidad intramunicipal padece una situación de retroceso más acentuada. En el año 2000, la proporción de personas que residían y trabajaban en la misma localidad se situaba en el 49,0%, mientras que en el año 2006 había bajado al 41,3% del total, casi ocho puntos por debajo de los datos de la anterior edición de la *Encuesta*. Entretanto, el resto de viajes se producen sobre todo entre los municipios de la misma Segunda corona, con un 30,8% del conjunto. A pesar de eso, el número de personas de este ámbito territorial cuyo trabajo se sitúa fuera de este ámbito ha crecido en los últimos años, sobre todo en Barcelona, donde actualmente trabaja el 10,6% de las personas ocupadas que viven en la Segunda corona.

Por otro lado, los datos recogidos en el resto de la provincia de Barcelona y el resto de Cataluña indican que la capacidad de autocontención laboral de los municipios aumenta a medida que crece la distancia respecto a la ciudad de Barcelona. Así pues, en las localidades del contorno provincial hay un 46,7% de población ocupada en su municipio de residencia, y esta cifra aumenta hasta el 55,2% en el resto del territorio catalán. Sin embargo, los datos muestran que en estos ámbitos las cuotas de trabajadores residentes en la misma localidad también han experimentado un descenso durante los últimos años, de manera que los flujos intermunicipales por motivos laborales han aumentado en el conjunto de Cataluña.

Otro factor que interviene en la capacidad de autocontención laboral de los municipios es su tamaño. Así pues, en el conjunto de Cataluña, se observa que las localidades con menos de 10.000 habitantes son las que retienen a menos personas ocupadas dentro del propio

municipio (el 29,4% del total), mientras que este porcentaje alcanza unos valores más elevados entre las localidades con más de 100.000 habitantes, donde el porcentaje de personas que trabajan en su localidad es de 38,8% (este porcentaje no incluye la ciudad de Barcelona).

1.2. El medio de transporte utilizado para ir al trabajo

El medio de transporte utilizado para ir al trabajo mantiene una estrecha relación con la localización del lugar de trabajo de la población (tabla 2). En este sentido, el incremento de la movilidad intermunicipal por motivos laborales y, por tanto, de la distancia entre el lugar de residencia y el lugar de trabajo, implica que cada vez haya más dependencia de los medios motorizados. En las zonas donde hay menos oferta de transporte público, esta dependencia recae cada vez más en el vehículo privado. En cambio, donde hay una red de transporte colectivo que ofrece una buena cobertura territorial y horaria, la proporción de personas que lo utilizan ha aumentado. Así pues, aunque ha aumentado el número absoluto de personas que utilizan el transporte público en las ciudades grandes y a lo largo de los principales ejes de comunicación que estructuran de forma radial el ámbito metropolitano (donde existe una oferta más o menos adecuada de servicios de transporte colectivo), fuera de estos itinerarios, la cantidad de trabajadores que se ven obligados a utilizar básicamente el vehículo privado aumenta.

Con todo, y a diferencia de la tendencia observada a finales de la década de los noventa, entre los años 2000 y 2006 se ha producido una ligera disminución del uso del vehículo privado en la Región Metropolitana de Barcelona, que ha pasado de ser utilizado por un 53,3% a un 52,7% de la población ocupada. Al mismo tiempo, se observa un aumento del uso de los servicios de transporte público, que antes utilizaba el 22,4% de los trabajadores y actualmente es utilizado por el 25,9% de las personas ocupadas de la Región. Sin embargo, el incremento de la movilidad laboral entre municipios se ha traducido en una disminución de las posibilidades de desplazarse con medios no motorizados, de modo que los movimientos a pie han disminuido del 21,3% al 18,4% en el conjunto del espacio metropolitano. Por tanto, aunque se observa una moderación de la circulación general en vehículo privado, el aumento de la proporción de personas cuyo trabajo se sitúa fuera del municipio de residencia hace que no haya disminuido la dependencia respecto a los medios motorizados, e incluso que ésta se haya intensificado en el curso de los últimos años.

Estas dinámicas, sin embargo, no se han producido por igual en todo el territorio. En la ciudad de Barcelona, la elevada oferta de transporte público hace que el uso del

vehículo privado haya experimentado un verdadero retroceso, pasando del 41,6% al 36,0%, de manera que la capital catalana se mantiene como el ámbito territorial donde las personas utilizan con más frecuencia este modo de desplazamiento para ir al trabajo. En cambio, en los otros ámbitos de la Región, no se ha producido este descenso. En el resto del espacio metropolitano, esta evolución se ha producido en sentido contrario: en la Primera corona metropolitana, el uso del vehículo privado ha pasado del 51,7% al 53,0% en los últimos años, y en la Segunda corona, el incremento ha sido del 65,4% al 67,4% del total. Este hecho, que se debe a que hay menos presencia de medios colectivos y al aumento de la distancia media de los desplazamientos para satisfacer las necesidades de movilidad laboral —sobre todo cuando se produce entre municipios distintos—, también se produce en el resto de la Provincia, donde el uso de medios privados alcanza el 71,5%.

En cambio, respecto al uso de los medios de transporte colectivos, sí que se ha registrado un aumento en todos los ámbitos territoriales, aunque sea distinto según las zonas. El lugar donde más se utilizan estos medios para circular es en la ciudad de Barcelona, donde un 42,4% de la población utiliza los servicios de transporte público para ir al trabajo, seguida por los residentes de la Primera corona metropolitana, donde la cuota de población ocupada que utiliza estos medios se sitúa en el 27,2% del total. Pero el incremento más importante de viajeros se ha producido en los municipios de la Segunda corona, donde han pasado del 8,0% al 10,0% a pesar de que se trata del espacio metropolitano con un porcentaje de utilización de estos servicios más bajo. En el resto de las comarcas de la provincia de Barcelona y en el resto del territorio catalán, la situación que se observa en la Segunda corona metropolitana se acentúa, lo que demuestra que el comportamiento modal de la población está condicionado por la oferta de infraestructuras y servicios de transporte público o colectivo.

En este contexto, el aumento de la movilidad intermunicipal por motivos laborales implica que los movimientos a pie se hayan reducido en toda la Región. En la ciudad de Barcelona, que tiene más capacidad de autocontención laboral, este descenso ha sido muy sutil. Los desplazamientos entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo que la población barcelonesa hace andando continúan casi en el mismo nivel de los últimos años: un 18,5% de las personas encuestadas. En el resto de ámbitos, sin embargo, la caída ha sido más notable. En la Primera corona, que ha pasado a ser la zona donde se hacen menos desplazamientos a pie, cogiendo así el relevo de la capital barcelonesa, los movimientos a pie han bajado del 20,6% al 17,2%. En la Segunda corona metropolitana también se ha producido un

descenso importante, ya que se ha pasado del 24,2% al 19,5% en los últimos años, una caída similar a la que se ha producido en el resto de la Provincia. A pesar de todo, ambos territorios se mantienen como los espacios donde hay más personas que se desplazan andando.

Un análisis más detallado de estas tendencias muestra que las pautas de desplazamiento de la población adoptan un comportamiento modal que está muy condicionado por el tamaño de los municipios y por la oferta de transporte público o colectivo de cada zona. En este sentido, se observa que en la ciudad de Barcelona las personas que trabajan en el mismo barrio en el que residen se desplazan a pie en el 78,2% de los casos, mientras que las personas que trabajan en otras partes de la ciudad sólo van andando en el 9,8% de los casos. En cambio, en los municipios de la Primera corona y la Segunda corona metropolitanas, que son más pequeños que la ciudad de Barcelona, hasta un 34,3% y un 33,0% de las personas que trabajan fuera de su barrio de residencia se dirigen al trabajo a pie. En el resto de la provincia de Barcelona y de Cataluña, estos porcentajes se sitúan ligeramente por debajo de estas cifras (el 27,8% y el 32,8% respectivamente).

Por otro lado, en la capital barcelonesa no sólo hay una cuota más elevada de población que viaja en medios motorizados, sino que, además, como en esta ciudad hay una mayor oferta de transporte público, también hay un porcentaje elevado de trabajadores que utilizan el transporte colectivo, especialmente cuando se dirigen fuera de su barrio de residencia. Así pues, mientras que el 31,7% de la población ocupada cuyo trabajo se sitúa en otros barrios utiliza el vehículo privado, el 57,7% utiliza los servicios del transporte público. Este porcentaje es muy superior al de los municipios de la Primera corona y la Segunda corona, donde sólo el 7,5% y el 4,3% de los usuarios del transporte colectivo lo utilizan para ir a trabajar fuera de su barrio. Por el contrario, los trabajadores de estas zonas que hacen el recorrido en vehículo privado alcanzan proporciones mucho más elevadas, con el 57,7% y el 60,5% del conjunto. Estos porcentajes sobre el uso del vehículo privado se mantienen fuera de la Región Metropolitana, donde la red de transporte colectivo es casi inexistente, especialmente fuera de la provincia de Barcelona.

Paralelamente, los viajes por motivos laborales de carácter intermunicipal también presentan una repartición modal distinta en función del lugar de origen y el lugar de destino de las personas ocupadas. Esta distribución está eminentemente condicionada por la estructura básicamente radial de la red de transporte público de la Región Metropolitana y del resto del territorio catalán. El centro nodal de esta red se

sitúa en Barcelona, desde donde se extienden las comunicaciones hacia el resto de la Región y del Principado. Por ello, los datos obtenidos a partir de la *Encuesta* muestran que el transporte público se utiliza principalmente para los desplazamientos cuyo origen o destino se sitúa en la capital barcelonesa, con una cuota muy superior a la de los movimientos que empiezan y terminan en otros municipios de la Región Metropolitana o del exterior. De esta manera, los residentes en la ciudad de Barcelona que se desplazan en transporte público para ir a trabajar fuera de su localidad corresponden al 38,1% y al 27,9%, según si se dirigen hacia la Primera corona o la Segunda corona metropolitanas. Estas cifras aumentan considerablemente en el caso de los viajes hechos en sentido contrario, con origen en la Primera corona o en la Segunda corona y que terminan en la capital barcelonesa, ya que para entrar en coche en Barcelona durante las horas punta y encontrar plaza para aparcar resulta mucho más difícil. Así pues, el 57,5% de las personas que viven en localidades de la Primera corona y que trabajan en Barcelona se dirigen al trabajo en transporte público, mientras que este porcentaje se sitúa en el 45,8% entre los que residen en la Segunda corona. En cambio, los servicios colectivos sólo absorben el 17,1% y el 23,8% de los viajes que se hacen entre distintos municipios de la Primera corona metropolitana o entre municipios de la Primera corona y la Segunda corona. El porcentaje disminuye todavía más cuando el origen de los viajes se sitúa en la Segunda corona o fuera del territorio metropolitano. En este último caso, la cuota de utilización de medios colectivos en el resto de la provincia de Barcelona y en el resto de Cataluña sólo es relativamente elevada en los desplazamientos hacia la capital catalana, con un 28,6% y un 44,4% de los casos.

La información obtenida a partir de las personas entrevistadas muestra, al contrario, que los trayectos en vehículo privado son especialmente importantes en el caso de los desplazamientos intermunicipales efectuados en las distintas coronas metropolitanas y entre ámbitos territoriales diferentes, que no empiezan ni terminan en la ciudad de Barcelona. Esta tendencia predomina sobre todo en las zonas que se encuentran más lejos del núcleo metropolitano, lo que refleja las desigualdades territoriales existentes en relación con la oferta de transporte público en el conjunto de la Región. Estas desigualdades están relacionadas, al mismo tiempo, con la morfología urbana de cada espacio, ya que la insuficiente densidad residencial fuera de la ciudad de Barcelona y de los municipios más consolidados hace que no resulte factible la oferta de transporte público para satisfacer la demanda de sus residentes, lo que hace todavía más difícil que la población pueda gozar de una frecuencia suficientemente elevada de

servicios. Esto favorece el incremento del uso del vehículo privado en los viajes perimetrales que se hacen dentro y fuera de la Región Metropolitana, e implica que el uso del transporte público es casi nulo más allá de esta zona. Así pues, un 78,3% de los movimientos que se hacen entre municipios de la Primera corona se efectúan en vehículo privado, un porcentaje que alcanza el 90,3% cuando el origen y el destino de los desplazamientos se sitúa en la Segunda corona. En el resto de la provincia de Barcelona y en el resto de Cataluña, estos porcentajes son un poco más elevados, de manera que el 91,2% y el 91,7% de las personas que se desplazan en el interior de estos ámbitos también se sirven del vehículo privado.

1.3. El lugar de trabajo y el medio de transporte utilizado según la jornada laboral

El tipo de jornada laboral que realiza la población incide directamente en la distancia que las personas están dispuestas a recorrer entre el hogar y el trabajo, así como en el tiempo que invierten en este desplazamiento. Así pues, la distancia y el tiempo utilizado para llegar al trabajo es directamente proporcional a la duración de la jornada laboral. Por tanto, las personas que trabajan a tiempo parcial tienden a tener el trabajo más cerca de su domicilio de residencia, mientras que las que trabajan a jornada completa suelen ser las que se trasladan más lejos del lugar donde viven (tabla 3).

Así pues, entre las personas de la Región Metropolitana que trabajan a tiempo completo, un 46,2% lo hace en su municipio de residencia y, en cambio, las personas que trabajan a tiempo parcial se quedan en su localidad en el 58,5% de los casos. Sin embargo, las principales diferencias se encuentran entre las personas que se desplazan fuera del ámbito territorial en el que viven, cuya mayoría trabaja a tiempo completo. En este sentido, los trabajadores a tiempo completo que viven en Barcelona y se dirigen fuera de su ciudad representan el 18,6% del total, mientras que los que están ocupados a media jornada fuera de su ámbito corresponden al 14,7% del conjunto. Estas diferencias se suavizan en la Primera corona metropolitana, donde hay una elevada proporción de personas de ambos colectivos que se dirige a Barcelona, como consecuencia de la gran capacidad de atracción que ejerce la capital catalana sobre los municipios de su entorno territorial. Sin embargo, las diferencias entre las personas que trabajan a jornada completa y las que trabajan a media jornada se acentúan a partir de la Segunda corona metropolitana. En este caso, los que trabajan a jornada completa se desplazan fuera de su ámbito en el 51,3% de los casos, mientras que los que trabajan a media jornada sólo lo hacen en el 37,7% de las ocasiones. Estas disparidades no sólo ocurren en el sentido

más amplio, sino que se incrementan a medida que aumentan las distancias entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo.

Por otro lado, el tipo de jornada laboral también condiciona el medio de transporte utilizado para ir al trabajo. Se observa que entre los trabajadores a tiempo completo predominan las personas que se desplazan en vehículo privado, mientras que los principales usuarios del transporte colectivo y la mayoría de las personas que van andando forman parte del grupo de los ocupados a tiempo parcial. En Barcelona, el 38,8% de los trabajadores a tiempo completo se desplazan en transporte privado, y las personas que trabajan a tiempo parcial sólo se sirven de este medio en el 17,0% de las ocasiones. En cambio, los que trabajan a jornada completa utilizan el transporte público en el 39,2% de los casos, y en el caso de los trabajadores ocupados a media jornada, el porcentaje de viajes en transporte público alcanza el 64,8% del total. De un modo similar, entre los habitantes de la Primera corona metropolitana, un 55,3% de los trabajadores a tiempo completo se desplazan al trabajo en vehículo privado y un 25,1% lo hace en transporte público, mientras que los trabajadores a tiempo parcial lo hacen en proporciones del 34,4% y el 45,1%, respectivamente. En la Segunda corona también hay diferencias en este sentido, no sólo en relación con los medios motorizados, sino también en relación con el hecho de ir andando, de manera que si un 17,7% de los trabajadores a tiempo completo van al trabajo andando, los que trabajan a tiempo parcial van andando en el 35,9% de los casos. Estas tendencias se mantienen en el resto de la Provincia y de la comunidad autónoma, aunque el porcentaje de usuarios de transporte público disminuye en ambos casos, debido a la oferta deficiente de este tipo de servicios.

2. La movilidad por compras y ocio

La movilidad por compras y ocio presenta unos comportamientos distintos según el motivo que genera los desplazamientos. Es decir, éstos cambian en función del tipo de actividad, sea ir a comprar, ir de tiendas, ir al cine, salir de bares, ir a las discotecas o pubs, comer en el restaurante, ver una obra de teatro o visitar un museo o una exposición. Otro factor que también influye es la frecuencia con la que se realizan estas actividades.

En este apartado, se observa que el lugar en el que se realizan las compras habituales de alimentos frescos y envasados, así como otros productos que se adquieren más esporádicamente, como los artículos de vestir y de calzado, varía en función del tamaño del municipio de residencia, que incide decisivamente en la capacidad de autocontención

comercial de cada localidad. Ello también condiciona el tipo de establecimiento en el que las personas obtienen los productos que necesitan, especialmente en el caso del sector de la alimentación.

Esta situación se reproduce de manera similar en relación con las actividades de ocio y de tiempo libre. Sin embargo, la existencia de sectores con un grado de especialización relativamente elevado, como el teatro, los museos y las exposiciones, hace que se incremente considerablemente la capacidad de atracción de las ciudades maduras y de la capital barcelonesa sobre el conjunto global de la población.

2.1. Ir de compras

Ir de compras es una actividad que varía según el tipo de bienes que las personas necesitan adquirir. La mayoría hace sus compras cerca de casa, pero la frecuencia con la que se adquieren los distintos productos también influye en las distancias que las personas deciden recorrer. De esta manera, la compra cotidiana de alimentos se suele hacer mucho más cerca del domicilio de residencia que la compra esporádica de artículos de vestir y de calzado. Este hecho se reproduce cuando se trata de ir de tiendas, ya que se trata de una actividad que suele asociarse con el tiempo libre de las personas.

a) *Alimentos*. Dentro del grupo de bienes que se adquieren con más frecuencia, los datos muestran que los desplazamientos efectuados para comprar alimentos envasados se han estabilizado durante los últimos años y se han consolidado las adquisiciones que se hacen en el mismo municipio de residencia (tabla 4). Así pues, en 1995 un 79,9% de la población adquiriría este tipo de productos en su localidad de residencia. Desde entonces, el porcentaje de movimientos intramunicipales por este motivo ha crecido hasta llegar al 84,7% en el año 2000 y al 84,2% en 2006. Aunque no se dispone de la misma secuencia temporal, la compra de alimentos frescos también sigue un modelo similar (tabla 5), y actualmente supone un 87,4% de los desplazamientos en la propia localidad.

Esta tendencia, sin embargo, no ha sido igual en toda la Región Metropolitana. En el caso de la ciudad de Barcelona, se ha experimentado un cierto aumento de las compras hechas en el municipio de residencia. En cambio, a medida que crece la distancia respecto a la capital catalana y se reduce el tamaño de los municipios, se observa que la proporción de compras efectuadas en cada localidad disminuye progresivamente, sobre todo en la Segunda corona metropolitana. En las poblaciones del resto de la provincia de Barcelona, se acentúa esta tendencia, de modo que los desplazamientos intramunicipales para comprar alimentos también han disminuido en los últimos tiempos, con un volumen

de compras que se sitúa justo por encima de las adquisiciones de alimentos que los habitantes de los municipios del resto de Cataluña hacen en su localidad.

A pesar de las distintas realidades territoriales y de que haya habido una ligera pérdida en la capacidad de autocontención comercial de los municipios fuera de la ciudad de Barcelona, los datos obtenidos en esta edición de la *Encuesta* indican que las compras de alimentos se continúan haciendo sobre todo cerca del domicilio. En la mayoría de los casos, los desplazamientos por este motivo se hacen en el mismo barrio de residencia, aunque se observa un ligero descenso en favor de las compras hechas en el centro del municipio, cuya proporción ha aumentado.

Por un lado, este hábito de comprar es una práctica que contribuye a fortalecer la cohesión del barrio o del municipio y, por el otro, permite que se realicen más desplazamientos no motorizados, ya que se acortan las distancias entre el domicilio de residencia y las distintas tiendas o centros comerciales. Por tanto, este hecho está estrechamente relacionado con el tipo de establecimiento en el que se compran los alimentos. Se observa un aumento de las compras de alimentos envasados en establecimientos de proximidad; en cambio, ha disminuido la proporción de personas que se dirigen a los grandes centros comerciales, que implica el uso casi obligatorio del vehículo privado.

b) *Artículos de vestir y de calzado*. Como se trata de productos que se adquieren más esporádicamente, los artículos de vestir y de calzado presentan un radio de compra habitual más amplio (tabla 6). A pesar de esto, el municipio de residencia continúa siendo la principal opción de destino para adquirir estos bienes de consumo, aunque en los últimos cinco años la capacidad de autocontención municipal haya disminuido más de siete puntos en el conjunto metropolitano, hasta situarse en un 57,8%.

Este descenso medio de las compras que se hacen en la misma localidad de residencia es fruto principalmente de la evolución que han experimentado los viajes que los habitantes de la Primera y, sobre todo, de la Segunda corona metropolitana hacen por este motivo. A pesar del aumento de las compras realizadas en el barrio de residencia de los habitantes de Barcelona y de la Primera corona metropolitana, en la Segunda corona la proporción de individuos que compran en su mismo barrio ha bajado significativamente, pasando del 21,5% al 16,3% en los últimos cinco años. Además, tanto en la Primera corona como en la Segunda corona también han disminuido mucho las proporciones de desplazamientos hacia el centro de los municipios: si en el año 2000 eran del 16,5% y el 27,0% del total, en 2006 pasaron al 11,8% y al 21,1%, respectivamente. Por un lado, esto indica

que se ha producido un aumento de la movilidad intermunicipal de la población residente en estos ámbitos territoriales, al mismo tiempo que se ha dado un aumento de la centralidad de los municipios más grandes. Es decir, se observa un aumento del poder de atracción de las ciudades maduras en ligero detrimento de la fuerza de atracción de la ciudad de Barcelona, que se sitúa 1,5 puntos por debajo del año 2000.

La comparación de los resultados obtenidos según los distintos motivos de compra indica que las distancias que las personas están dispuestas a recorrer son más grandes cuando se trata de comprar artículos de vestir y de calzado que cuando se trata de comprar alimentos frescos y envasados. Esto ocurre porque la gente se permite hacer desplazamientos más largos cuando quiere adquirir productos que se compran de vez en cuando, mientras que intenta minimizar la distancia y el tiempo de los desplazamientos cuando se trata de obtener bienes cotidianos y más frecuentes. Así pues, cuando se trata de comprar comestibles, el barrio de residencia adquiere un gran peso como lugar de destino; en cambio, cuando se trata de comprar artículos de ropa y de calzado hay un buen número de personas que decide desplazarse hacia el centro de la población.

c) *Ir de tiendas.* Cuando se trata de ir de tiendas, la distancia de los movimientos se amplía respecto al radio de compra (tabla 7). La mayoría de las personas suele desplazarse hasta el centro de su municipio, pero en menor proporción que cuando se va realmente a comprar. De esta manera, no sólo hay una cuota más alta de movimientos fuera del barrio de residencia, sino que el hecho de asociar el ir de tiendas con una actividad de ocio, como ir de paseo, significa que también hay un porcentaje más elevado de desplazamientos de carácter intermunicipal por este motivo. Además, el alcance de estos desplazamientos ha ido aumentando en los últimos tiempos, de manera que actualmente hay una proporción más elevada de viajes hacia otras localidades que hace cinco años, con un grado de autocontención municipal que ha bajado del 67,3% al 64,2% en el conjunto de la Región.

Sin embargo, en el interior de los municipios, las personas tienden a moverse dentro del barrio o a dirigirse al centro de la población. En los últimos años, el porcentaje correspondiente a este primer destino se ha estabilizado en el 30,8% en todo el bloque metropolitano; no obstante, los movimientos hacia el núcleo urbano han bajado del 30,5% al 25,7% del total, a favor de otros barrios u otros municipios que han ganado capacidad de atracción. De acuerdo con estas afirmaciones, en Barcelona la proporción de personas que circula en su barrio se mantiene prácticamente en los mismos niveles que los del año 2000, con un 48,9% del total;

y mientras que disminuye el número de personas que se dirigen hacia el centro de la ciudad, aumenta el número de personas que se dirigen a otros barrios de la capital, donde ha aumentado la oferta de establecimientos comerciales. Así pues, si el porcentaje de residentes que se dirigían al centro era del 30,4%, esta cuota corresponde actualmente al 24,6% de los ciudadanos. En cambio, la fuerza de atracción del centro urbano se acentúa en los municipios más alejados de Barcelona: en la Segunda corona metropolitana, un 31,4% de las personas escogen esta opción.

Esto indica que a medida que crece la distancia respecto a Barcelona hay más propensión a ir de tiendas fuera del barrio y en el centro del municipio. Al mismo tiempo, hay más tendencia a desplazarse hacia otras poblaciones. En este sentido, la ciudad de Barcelona ejerce un fuerte poder de atracción sobre las localidades de la Primera corona metropolitana, y actualmente capta al 24,2% de sus residentes. En cambio, entre los habitantes de la Segunda corona, hay más tendencia a desplazarse hacia otras ciudades maduras de su entorno, que atraen al 17,3% de la población. Esta fuerza de atracción de las ciudades maduras es todavía más elevada en el resto de la provincia de Barcelona y entre los municipios del resto de Cataluña, donde se sitúa ligeramente por encima de las personas que se desplazan hacia el centro de su propia localidad.

2.2. El ocio y el tiempo libre

La realización de actividades de ocio y tiempo libre sigue unas pautas de movilidad diferentes según la frecuencia con la que las personas llevan a cabo estas actividades y según su grado de especialización. Así pues, las actividades más habituales, como ir al cine, salir de bares, ir a discotecas y pubs o comer en el restaurante, se suelen hacer cerca de casa, mientras que las actividades más esporádicas y de carácter más especializado, como ir al teatro, visitar museos y exposiciones, acostumbran a generar desplazamientos más largos.

a) *El cine.* Ir al cine es una actividad que se realiza cada vez más en el propio barrio o en otros barrios del municipio, fuera del centro urbano (tabla 8). En Barcelona es donde hay más tendencia a quedarse en su propio barrio, debido a que hay más repartición de la oferta entre los distintos sectores de la ciudad. De esta manera, el 33,0% de los habitantes de Barcelona van al cine en el barrio donde viven, lo que supone un importante aumento respecto al año 2000, cuando esta cifra se situaba en el 19,4%. Al mismo tiempo, las personas que van a otros barrios de la capital también han aumentado significativamente (17,3% en 2000 y 26,6% en 2006). En cambio, se ha producido un gran descenso del número de personas que se dirigen al centro de la ciudad, pasando del 29,5% al

16,1% del total. En el resto del territorio metropolitano, sin embargo, las tendencias son distintas. Aunque el porcentaje de población que se queda en el barrio donde vive ha aumentado sensiblemente tanto en la Primera corona como en la Segunda corona, en ambos ámbitos hay una elevada proporción de personas que van al cine fuera de su localidad. En general, los residentes de la Primera corona se dirigen a Barcelona en el 26,8% de los casos, una cifra que es casi ocho puntos más elevada que hace cinco años, mientras que en la Segunda corona hay un 26,5% de la población que se dirige a las ciudades maduras de su ámbito, 0,5 puntos por encima del año 2000. Fuera de la Región Metropolitana, tanto en el resto de la provincia de Barcelona como en el resto de Cataluña, también se siguen estas pautas de comportamiento, y casi la mitad de la población se dirige a las ciudades más grandes de su entorno.

b) *Los bares, las discotecas y los pubs.* La frecuentación de bares, discotecas y pubs de la Región Metropolitana parece que se ha desplazado en los últimos cinco años: ha aumentado considerablemente la capacidad de autocontención municipal, que se ha traducido en una disminución de los desplazamientos fuera de la propia localidad (tabla 9). De esta manera, si en el año 2000 las personas que se quedaban en el municipio de residencia eran el 48,1%, en el año 2006 éstas representaban el 55,2% del conjunto. En este proceso, se ha registrado una tendencia a dirigirse más a menudo al barrio de residencia, de manera que el porcentaje de población que frecuenta los locales de su barrio es del 27,5%, una cifra que ha aumentado casi 10 puntos respecto al año 2000 en el conjunto de la Región. En este sentido, se observa que el 28,0% de los residentes de Barcelona se dirige al barrio donde vive, mientras que en la Primera y en la Segunda corona este destino atrae al 37,5% y al 16,7% de la población. A pesar de todo, en Barcelona también ha aumentado el porcentaje de personas que van a otros barrios de la ciudad, que actualmente corresponde al 28,5% del total.

Por otro lado, en la Primera y la Segunda corona metropolitanas se detectan cambios en relación con los volúmenes de flujos que se dirigen hacia Barcelona o las ciudades maduras de ambos ámbitos. Aunque entre los años 1995 y 2000 hubo un incremento del número de estos desplazamientos, durante los últimos años estos movimientos han bajado un poco. De esta manera, aunque conserva un grueso importante de clientes, el porcentaje de población de la Primera corona que viaja a la capital barcelonesa ha bajado al 21,9%, mientras que en la Segunda corona ha llegado al 7,5%. Esta tendencia se repite en el resto de la provincia de Barcelona a favor de los desplazamientos hacia el centro urbano de los municipios, cuya capacidad de atracción ha aumentado ligeramente en los ámbitos más alejados de la capital.

c) *Los restaurantes.* Aunque el 39,2% de la población afirma que va a comer en los restaurantes del mismo municipio de residencia, casi 8,5 puntos por encima del porcentaje de hace cinco años, esta práctica continúa mostrando unas pautas de movilidad muy irregulares en todo el territorio metropolitano. Cerca de la mitad de la población declara que no tiene un destino concreto (tabla 10). Así pues, aunque en Barcelona un 22,1% de la población se queda en su barrio de residencia y un 27,0% se dirige a otros barrios del mismo municipio, hasta un 31,1% de las personas encuestadas declaran que no se desplazan a un sitio fijo, aunque en el año 2000 este colectivo llegaba al 50,3% del conjunto.

En la Primera corona, hay que destacar el importante aumento de los desplazamientos hacia los restaurantes del mismo barrio de residencia, que han pasado del 6,1% al 20,8% en los últimos años, una cifra casi tres veces y media mayor. Se mantiene, sin embargo, en un 22,9% el porcentaje de la población que se dirige a Barcelona, lo que demuestra la gran capacidad de atracción que ejerce la capital sobre los municipios de su entorno. A pesar de esto, en este ámbito también hay un 35,6% de desplazamientos indefinidos que aunque han disminuido desde el año 2000, muestran la elevada inconcreción que también hay en este ámbito en relación con esta actividad. En la Segunda corona, en cambio, hay más movimientos hacia el centro urbano, con un 11,8% del total, aunque en esta zona es donde se registra más indefinición de movimientos, con un 61,7% de la población. Se trata, pues, de la única zona donde aumentan los desplazamientos con destino indefinido, con un aumento de más de 10 puntos desde el año 2000. Esta indefinición es incluso más elevada que en el resto de la provincia de Barcelona y de Cataluña, donde supera la mitad de la población.

d) *El teatro.* Cuando se trata de ir al teatro, Barcelona es el principal lugar de destino en la Región Metropolitana (tabla 11). La ciudad central atrae sobre todo a los habitantes de la Primera corona, un 81,8% de los cuales se dirigen hacia la capital barcelonesa, casi 11 puntos más que en el año 2000. Entre los residentes de la Segunda corona, Barcelona también es el principal lugar de destino, con un 53,8% del total. Con todo, esta opción es casi 11 puntos más baja que hace cinco años. Es decir, los teatros de la ciudad de Barcelona han ganado capacidad de atracción sobre los habitantes de la Primera corona, pero han pasado a ser una opción menos atractiva para los residentes de la Segunda corona.

Por otro lado, en la ciudad de Barcelona, el público se reparte equitativamente entre el centro urbano y el resto de barrios del municipio, con un 32,4% y un 32,2% en cada caso. Así pues, se observa un aumento del poder de atracción de los

teatros situados en los barrios, que en el 2000 sólo satisfacían al 16,7% de la audiencia, cuando el centro urbano acogía hasta el 42,9% de los espectadores.

Fuera del ámbito metropolitano, donde disminuye el tamaño de los municipios, se mantiene una cierta fuerza de atracción de los núcleos urbanos, aunque ésta se ha debilitado desde el año 2000. Sin embargo, a pesar de que hay más distancia entre las poblaciones de la zona y la capital catalana, también se observa una elevada proporción de desplazamientos hacia Barcelona: un 48,6% de los espectadores proceden del resto de la Provincia y un 24,9% del resto del territorio catalán. Hay, sin embargo un porcentaje importante de población que afirma que no tiene un destino preferente, sea fuera de la Región Metropolitana o dentro.

e) *Los museos y las exposiciones.* Los museos y las exposiciones que la población metropolitana visita con más frecuencia se sitúan básicamente en la ciudad de Barcelona (tabla 12). En la Primera corona metropolitana, sobre todo, un 70,2% de las personas visitan los museos y las exposiciones en la capital barcelonesa. Esta cifra se mantiene casi al mismo nivel que el del año 2000, aunque hay un ligero incremento de la población que realiza este tipo de actividades en la ciudad central. En el caso de los residentes de la Segunda corona metropolitana, también hay un porcentaje importante de población que se desplaza a Barcelona. Aunque representan una proporción de visitantes bastante más baja, han aumentado sensiblemente durante los últimos años y han llegado al 25,5%. Con todo, en la Segunda corona hay un porcentaje elevado de población que se dirige al centro o a otros barrios de su municipio (un 17,8% y un 21,6% respectivamente).

Por otro lado, en Barcelona todavía hay una cantidad considerable de personas que se dirigen al centro de la ciudad, aunque este destino ha perdido peso durante los últimos años a favor de los otros barrios de los municipios. De esta manera, aunque en 2000 había un 33,2% de los residentes que iban al centro, en el año 2006 eran el 26,6%. En cambio, la gente que va a otros barrios ha aumentado del 16,9% al 33,2% del total, pasando a ser el principal destino de los habitantes de la capital.

Fuera del ámbito metropolitano, Barcelona también es el principal destino, aunque la afluencia de personas hacia la capital disminuye a medida que aumenta la distancia respecto a la ciudad central (un 30,8% en la periferia provincial y un 11,5% en el resto de Cataluña). En cambio, a medida que aumenta la distancia respecto a Barcelona, la proporción de personas que declara que no tiene un destino concreto aumenta, de manera que este colectivo corresponde al 21,2% en la Primera corona y alcanza el 57,8% en los municipios de fuera de la Provincia.

3. La diferenciación social de la movilidad

Las características personales de cada individuo, el entorno familiar y la posibilidad de tener acceso diario al vehículo privado son factores que modulan las formas de desplazamiento de la población. El sexo, la edad y la categoría socioprofesional son, entre otros, algunos de los elementos que más intervienen en este sentido, ya que condicionan aspectos como las distancias que las personas recorren y los medios de transporte utilizados para satisfacer su demanda de movilidad. Junto con el contexto familiar, las posibilidades de acceder al vehículo privado y el hecho de tener un espacio para aparcar también tienen una gran influencia en el medio de transporte escogido para desplazarse, así como las distancias que los individuos están dispuestos a recorrer para llegar al trabajo o para realizar otras actividades cotidianas.

3.1. La diferenciación social de la localización del lugar de trabajo

La localización del lugar de trabajo cambia de acuerdo con las características individuales de cada persona. De esta manera, a pesar del aumento de las distancias recorridas para llegar al trabajo, las mujeres y los trabajadores con un nivel profesional más elevado son los colectivos que continúan trabajando más cerca de casa, mientras que los hombres y las personas de categoría laboral media o baja son, en términos generales, los grupos de población que más se dirigen fuera del barrio y del municipio donde viven.

A pesar de la reducción generalizada de la capacidad de autocontención laboral del conjunto de los municipios de la Región Metropolitana, que supone una disminución de la proporción de personas ocupadas que viven y trabajan en el mismo municipio de residencia, los distintos colectivos sociales presentan comportamientos diferentes respecto a los desplazamientos que realizan para ir al trabajo, y se observan variaciones en función del sexo, la edad o la categoría profesional (tabla 13).

En este sentido, las diferencias más notables se producen entre hombres y mujeres. Aunque las disparidades entre ambos colectivos se han ido acortando en los últimos años, las mujeres continúan siendo el grupo de población que más trabaja en el municipio de residencia, mientras que la mayoría de los desplazamientos que hacen los hombres son de carácter intermunicipal, que cubren distancias más largas para llegar al lugar de trabajo. Así pues, aunque el porcentaje de mujeres ocupadas en su localidad ha bajado del 62,7% al 55,8%, en el caso de los hombres esta cifra se sitúa actualmente en el 41,0%, cuando ya hace cinco años correspondía solamente al 45,0% del total. Además, las mujeres también son las que más trabajan en su propio domicilio

(un 2,7%). En cambio, hay muchos más hombres (un 12,4%) que mujeres que declaran que no tienen una localización de trabajo definida. Con todo, sorprende el incremento del porcentaje de personas de sexo femenino que se desplazan a Barcelona para ir a trabajar, pasando en el último quinquenio por delante de las de sexo masculino: antes, un 13,3% de los hombres y un 11,0% de las mujeres se dirigían a la capital; ahora los porcentajes son del 11,5% y el 15,3% respectivamente.

No parece, en cambio, que la edad sea una variable que esté estrechamente correlacionada con la distancia entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo. Así pues, no hay variaciones que dibujen una tendencia clara, aunque las personas más mayores son las que más suelen trabajar en su casa (un 11,1% del total) y las personas más jóvenes son las que más se desplazan a Barcelona, y alcanzan el 16,7% en el caso de las personas de 18 a 24 años y el 14,2% para la franja de 24 a 44 años.

La distancia entre la residencia y el lugar de trabajo sí que es un factor que está estrechamente relacionado con el nivel profesional de cada individuo. Las categorías profesionales superiores no sólo son las que más trabajan en su municipio de residencia, sino que también son las que registran un índice más elevado de ocupación en el propio barrio. Las categorías profesionales altas trabajan alrededor de su domicilio en el 15,5% de los casos, mientras que un 37,5% lo hace en otras partes de su municipio. En cambio, las personas que pertenecen a las categorías medias y bajas trabajan en su barrio en el 12,0% y el 12,2% de las ocasiones, y las que trabajan en otros puntos de su localidad corresponden al 31,7% y al 32,1%. Así pues, se demuestra que a medida que la situación laboral de las personas mejora, aumentan las posibilidades de escoger el lugar de residencia y de trabajo y, en consecuencia, de reducir las distancias que hay que recorrer para ir al trabajo. Es decir, tienen más posibilidades de escoger a favor del incremento de la proximidad.

Con todo, las personas que se sitúan en las categorías más altas también son las que tienen que viajar lejos más a menudo: un 1,0% de los trabajadores tienen que desplazarse fuera de Cataluña en momentos concretos o esporádicamente. Por otro lado, también hay que destacar la inconcreción del lugar de trabajo de las personas sin estudios, ya que una cuarta parte no tiene una localización laboral fija.

3.2. La diferenciación social del medio de transporte utilizado para ir al trabajo

La elección del medio de transporte utilizado para ir al trabajo también está influenciada por las características propias de cada individuo. Es decir, además del tamaño de los municipios,

de las características morfológicas del entorno urbano, de la distribución de las actividades en el territorio, del nivel de oferta de servicios de transporte público o colectivo y de la propia localización del domicilio de residencia y lugar de trabajo, las variables como el género, la edad y la categoría profesional tienen una clara incidencia en los medios de desplazamiento elegidos (tabla 14).

Para empezar, el medio de transporte utilizado para llegar al trabajo presenta importantes diferencias en función del género de las personas entrevistadas. Los hombres suelen tener más acceso al vehículo privado que las mujeres, sobre todo por cuestiones culturales asociadas a la asignación de roles masculinos y femeninos, tanto en sociedad como en familia. Un 23,2% de las mujeres se dirigen al trabajo andando, muy por encima del 14,7% de los hombres, ya que los hombres suelen efectuar trayectos más largos que, por tanto, requieren el uso de medios motorizados. Así pues, un 63,0% de los hombres se dirigen al trabajo en vehículo privado y un 18,4% lo hace en transporte público, mientras que entre las mujeres se observa una repartición más equilibrada entre ambas modalidades de desplazamiento: un 39,8% utiliza el transporte privado y un 35,3% el transporte público.

Aunque no se percibe una tendencia clara respecto a los distintos grupos de edad, se observa que las personas mayores de 65 años que todavía trabajan son las que más se desplazan andando al trabajo (el 29,4%). Aparte, los más jóvenes, cuya mayoría no tiene la posibilidad de obtener el carné de conducir o de adquirir un vehículo privado, son los que más circulan en transporte público, llegando al 28,8% del total.

Al mismo tiempo, la división de la población ocupada según la categoría profesional muestra pautas similares de movilidad para ir al trabajo, sobre todo en relación con los desplazamientos a pie, que varían entre el 17,5% de las categorías medias y el 19,4% de las más bajas. Sin embargo, el vehículo privado es una opción claramente más utilizada a medida que las personas mejoran su situación profesional, alcanzando el 58,1% entre los trabajadores más cualificados. El transporte público, por tanto, es más utilizado por los colectivos con un nivel profesional bajo y medio (un 27,4% y un 26,5% respectivamente).

3.3. La influencia de la disponibilidad de vehículo privado y de garaje sobre la movilidad

La disponibilidad y, sobre todo, el número de vehículos disponibles en la unidad familiar son variables que influyen decisivamente en la elección del medio de transporte utilizado para ir al trabajo y a los lugares donde se realizan las distintas actividades cotidianas. De esta manera, el incremento del número de

vehículos presentes en el hogar repercute directamente en un uso más elevado de medios privados para desplazarse. Sin embargo, a parte de la cantidad de vehículos disponibles en casa, elegir un medio de transporte u otro también depende de la localización del lugar de residencia, de las distancias que hay que recorrer, del grado de oferta de servicios colectivos y de la disponibilidad de plaza de aparcamiento propia.

La disponibilidad de vehículo privado es un de los factores que más influyen cuando se trata de elegir el medio de transporte utilizado para desplazarse, tanto para ir al trabajo como para realizar otras actividades cotidianas. Actualmente, el 77,3% de la población de la Región Metropolitana vive en hogares que tienen coche y el 16,8% vive en hogares donde hay moto o motocicleta, de manera que la inmensa mayoría de las familias posee algún tipo de vehículo privado en casa. Estas cifras son sensiblemente más bajas que hace cinco años, pero esta evolución a la baja no ha sido igual en todos los sitios. En Barcelona, efectivamente, ha aumentado el porcentaje de hogares que no tienen coche (un 33,3% respecto al 29,3% del año 2000). Pero en la Primera corona y en la Segunda corona, las proporciones de hogares sin coche han cambiado en el sentido contrario y han bajado al 20,9% y al 13,9% en cada caso. Sin embargo, el ámbito territorial donde hay más hogares que tienen moto o motocicleta, con un 20,2% del total, es el de Barcelona, aunque haya disminuido la proporción de hogares que tienen vehículo privado.

De todas formas, la elección de los modos de desplazamiento no sólo depende de si se tiene vehículo privado o no, sino también del número de vehículos disponibles (tabla 15). En Barcelona, el ámbito territorial donde las familias tienen menos vehículos por casa, un 51,0% de los hogares poseen un coche, y un 13,8% tienen dos. Fuera de la ciudad central, a medida que aumenta la distancia respecto a la capital barcelonesa y disminuye la oferta de servicios de transporte público o colectivo, el porcentaje de hogares con más vehículos tiende a aumentar. Así pues, en la Primera corona, un 50,1% de los hogares tienen un único coche y un 23,8% tiene dos. En la Segunda corona, estos porcentajes son del 42,7% y del 33,4%, respectivamente. Además, en este último ámbito, también aumentan significativamente las unidades familiares que tienen un mínimo de tres coches, con un porcentaje que llega al 9,9%. Esta cifra alcanza valores todavía más elevados tanto en el resto de la provincia de Barcelona como en el resto de Cataluña.

Visto eso, se observa que las personas que viven en familias que no tienen coche son las que se desplazan más a menudo andando o en transporte público, mientras que a medida que aumenta el número de coches por hogar, aumenta la proporción de usuarios de vehículo

privado. Así pues, hay un 25,4% de las personas que viven en familias sin coche que van al trabajo a pie y un 57,8% lo hace en transporte público o colectivo. En cambio, sólo un 14,1% de estas personas utilizan el vehículo privado, generalmente como acompañante, con compañeros del trabajo o familiares. En los hogares donde hay coche, la proporción de personas que utiliza el vehículo privado para ir al trabajo aumenta hasta el 49,9% y las personas que van andando y en transporte público se reducen al 19,9% y al 27,1%, respectivamente. Estas proporciones son diferentes cuando las personas viven en hogares donde hay dos coches o tres, cuyos porcentajes de utilización de medios privados alcanzan el 70,2% y el 71,6% del total. Por tanto, además de la tenencia o no de vehículo privado, el número de coches disponibles por hogar es un factor determinante. Esto ocurre porque aunque se trata de un bien enmarcado en el conjunto de la unidad familiar, las circunstancias cotidianas conllevan en la mayoría de casos una utilización individual de cada uno de los vehículos, de manera que sólo está disponible para uno de los adultos que comparten la vivienda.

Sin embargo, el hecho de que haya una proporción importante de personas que viven en hogares con distintos vehículos y que se desplazan a pie o en transporte público indica que hay otros elementos, aparte de la posesión de vehículo privado y de la posibilidad de utilizarlo a diario, que intervienen cuando se trata de escoger el modo de desplazarse. Entre estos elementos, hay que tener en cuenta sobre todo las características morfológicas y funcionales del entorno urbano, que pueden ser favorables a trayectos más o menos largos, y la oferta de servicios de transporte colectivo. Por eso en Barcelona, donde hay una relativa mixtura de usos y actividades y donde existe una buena red de servicios de transporte público, un 6,4% de las personas que tienen tres o más coches en casa van andando al trabajo y un 26,2% lo hace en transporte público. En cambio, en la Segunda corona, donde los municipios son más pequeños y hay más proximidad entre las actividades, las personas de las familias que poseen tres o más vehículos se desplazan al trabajo a pie en un 18,6% de los casos. Al mismo tiempo, como hay deficiencias respecto a la oferta de transporte colectivo, estas personas se dirigen al trabajo en transporte público en un 4,8% de los casos solamente.

Aparte de la posibilidad de utilizar el coche a diario, el hecho de disponer de garaje también hace que las personas tiendan a utilizar con más frecuencia los medios privados, en comparación con las personas que no tienen plaza de aparcamiento propia. Actualmente, en la Región Metropolitana de Barcelona hay un 33,6% de los hogares con garaje en el edificio de residencia y un 19,0% tiene la plaza de aparcamiento en otro recinto. Entre las personas de la Región que afirman que

tienen un lugar para dejar el vehículo privado, un 59,7% utiliza este medio de transporte para ir al trabajo, un 17,4% va andando y un 19,7% utiliza el transporte colectivo. En cambio, las personas que no tienen garaje utilizan menos el vehículo privado para ir al trabajo: un 43,5% de las personas utilizan este medio de transporte, frente al 19,8% que va andando y al 34,0% que utiliza el transporte colectivo, absorbiendo una proporción de usuarios mucho más elevada que en el caso anterior. Estas diferencias se detectan sobre todo en Barcelona, que es la zona donde hay más problemas de aparcamiento de la Región Metropolitana. En este ámbito, las personas que tienen garaje utilizan el vehículo privado para ir al trabajo en un 42,8% de los casos; en cambio, las personas que no tienen garaje sólo se sirven del vehículo privado en un 29,5% de las ocasiones.

4. Los costes de los desplazamientos

Los costes de los desplazamientos, tanto desde un punto de vista económico como temporal, están determinados por distintos factores, como la localización residencial, el lugar donde se realizan las distintas actividades cotidianas y el medio de transporte utilizado, pero también hay que tener en cuenta los aspectos individuales como el sexo, la edad y la categoría profesional de cada persona. Así pues, el tamaño de los municipios y el nivel de oferta de servicios de transporte público, que favorecen o dificultan el uso de modos de desplazamiento más baratos como ir andando o los medios colectivos, condicionan los gastos en movilidad de las personas. A su vez, estas circunstancias urbanas también son determinantes respecto al tiempo que hay que invertir para realizar los distintos trayectos. Además, las características personales de cada individuo también influyen, de manera que los hombres, la población de edad intermedia y la gente con una posición socioprofesional más alta son los colectivos que registran un volumen más elevado de gastos.

4.1. Los gastos monetarios personales en transporte

Los gastos personales mensuales en transporte varían considerablemente en función del ámbito territorial (tabla 16). Por zonas, el lugar de la Región Metropolitana donde se concentra una mayor proporción de personas con un nivel elevado de gastos en transporte es la Segunda corona metropolitana, donde se registra el volumen más elevado de personas que gastan más de 50 € al mes. Entre este grupo, un 24,6% llega a los 100 € y un 16,0% alcanza los 200 € mensuales. En cambio, en Barcelona hay una proporción de población que sólo necesita un máximo de 20 € al mes (el 20,3% del total). Hay que decir, sin embargo, que Barcelona y la Segunda corona metropolitana son los

ámbitos donde hay más residentes que no tienen ningún tipo de gasto relacionado con el transporte y donde hay más disparidades económicas por este motivo. Así pues, en la Segunda corona, un 19,2% de las personas no tienen gastos, y en Barcelona, un 17,0%. En cambio, en la Primera corona, hay menos personas que no tienen gastos relacionados con el transporte: un 14,7% del total (tradicionalmente, había sido el ámbito con el porcentaje más elevado de población que no gastaba dinero para desplazarse).

Esta diferencia en los niveles de gasto se explica por la diversidad del tamaño de los municipios de cada zona y de la oferta de medios de transporte público de cada ámbito metropolitano, ya que son elementos que condicionan las pautas de movilidad de las personas. En las zonas donde predominan los municipios más pequeños, es fácil satisfacer las necesidades de movilidad andando, y donde hay una buena oferta de transporte colectivo es más fácil prescindir del vehículo privado, y en consecuencia desplazarse es más barato. Esto explica que en la Segunda corona metropolitana y en Barcelona se observen las proporciones más elevadas de gente sin gastos o con un volumen bajo de inversión en transporte. Por el contrario, a medida que crece la distancia respecto a la ciudad central, disminuye la oferta de transporte público y aumenta la dependencia del vehículo privado; por ello el ámbito donde desplazarse sale más caro es la Segunda corona metropolitana, como ocurre en el resto de la provincia de Barcelona y del territorio catalán.

Además, los gastos en transporte también varían en función de las características de cada individuo (tabla 17). Desde el punto de vista del género, los hombres suelen tener un nivel de gasto más elevado que las mujeres, de manera que las mujeres son mayoría en el colectivo que gasta un máximo de 50 € al mes (el 43,9% de las mujeres frente al 36,9% de los hombres). Además, el colectivo donde hay más personas sin gastos también es el de las mujeres (un 22,9% frente al 10,7% en el caso de los hombres). La edad también actúa en este sentido: las personas con un volumen bajo o nulo de gasto se sitúan entre las franjas de edad más avanzadas, sobre todo a partir de los 65 años, donde un 29,5% de las personas gastan menos de 20 € al mes en transporte y un 44,6% no tiene gastos. Las personas que invierten más dinero en transporte se encuentran en el grupo de edad de los 25 a los 44 años: un 28,4% invierte entre 51 y 100 € mensuales en desplazamientos, y un 17,8%, entre 100 € y 200 €.

Respecto a la categoría profesional de las personas entrevistadas, los datos muestran que los gastos personales en transporte aumentan en paralelo al nivel ocupacional de la población. La población que gasta más en transporte, por tanto, es la que tiene una situación profesional más

alta, mientras que los gastos se moderan y se sitúan en niveles más modestos entre las personas con posiciones profesionales medias y bajas. Por eso, las personas que gastan más de 100 € al mes se concentran entre las categorías profesionales más altas. En cambio, la mayoría de las personas que gastan como máximo 50 € mensuales ocupan posiciones más modestas. En este grupo también encontramos la mayoría de la gente que no tiene gastos de transporte, con un porcentaje del 21,3%.

4.2. Los costes temporales de los desplazamientos laborales

Durante los últimos años, se ha producido un ligero aumento del tiempo medio que se invierte en los desplazamientos por motivo laboral. En la Región Metropolitana, el tiempo necesario para ir al trabajo ha pasado de 21,9 a 24,6 minutos. Sin embargo, se observan diferencias en función del ámbito territorial de residencia, del lugar donde se sitúa el trabajo y del medio de transporte utilizado para desplazarse. En primer lugar, los habitantes de Barcelona son los que siguen necesitando más tiempo para llegar al trabajo, con una media de 28,3 minutos, seguidos por los residentes en la Primera corona, que necesitan 25,8 minutos. En cambio, en la Segunda corona este tiempo se reduce a 20,4 minutos; y disminuye hasta los 16,3 y 15,3 minutos en el caso del resto de la Provincia y de Cataluña, donde los desplazamientos por motivo laboral duran menos (tabla 18).

Uno de los factores que más condicionan estas cifras es el medio de transporte utilizado para desplazarse, de manera que el aumento de los movimientos en transporte motorizado también ha hecho aumentar las medias temporales respecto al año 2000 (tabla 19). De esta manera, los individuos que se desplazan en vehículo privado necesitan un promedio de 22,1 minutos para ir de casa al trabajo. Los que se desplazan en transporte público requieren hasta 39,1 minutos, tratándose del modo de desplazamiento que implica viajes de más duración. En cambio, ir a pie o en bicicleta, puesto que está relacionado con trayectos entre lugares más cercanos, son los que registran tiempos de desplazamiento más bajos, con un promedio de 10,8 minutos para el conjunto metropolitano.

Estas pautas se repiten en todos los ámbitos de la Región. El transporte colectivo es el que conlleva trayectos de más duración en todas las zonas, si bien estos trayectos se acortan a medida que aumenta la proximidad con la capital barcelonesa, donde los viajes en transporte público bajan a 35,0 minutos de media puesto que hay más cobertura de la red de transporte público y más oferta de servicios de transporte colectivo. También contribuye a este resultado el hecho de que la mayoría de los viajes que se hacen en transporte público en este ámbito son de carácter intramunicipal, a diferencia del resto de los ámbitos metropolitanos.

Sucede lo contrario en el caso de los viajes en vehículo privado, que requieren más tiempo a medida que aumenta la proximidad con Barcelona y con las ciudades más pobladas. Así, debido a una mayor congestión del tráfico y a la dificultad para encontrar aparcamiento, los trayectos que se hacen con el vehículo propio necesitan una media de 28,2 minutos en la ciudad de Barcelona, mientras que el tiempo medio disminuye a los 19,5 minutos en la Segunda corona. Esta situación se repite en el caso de los desplazamientos a pie, que también requieren menos tiempo en la Segunda corona metropolitana, con 9,4 minutos de media, debido a que los municipios de este ámbito suelen ser más pequeños y por tanto se acortan las distancias intramunicipales que hay que recorrer.

En conclusión, el tiempo que las personas tardan en llegar al trabajo condiciona directamente el número de desplazamientos diarios que se hacen entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo, de manera que la cantidad de trayectos entre el hogar y el trabajo disminuye a medida que aumenta la duración del recorrido.

5. La percepción de los problemas causados por los medios de transporte privado

Entre los problemas causados por el uso del vehículo privado, hay que destacar especialmente los que están relacionados con la intensidad de la circulación y las dificultades para encontrar aparcamiento. Al mismo tiempo, también preocupan las cuestiones referentes a la contaminación ambiental, tanto respecto a la emisión de gases y componentes sólidos en el aire, el agua y el suelo, como a la producción de ruido.

a) *La congestión del tráfico.* Actualmente, en la Región Metropolitana de Barcelona un 73,4% de la población convive con problemas de circulación en su barrio o en sus alrededores (tabla 20). Debido a este ligero aumento de la congestión del tráfico, hoy un 45,3% de los residentes de este territorio consideran que en su entorno hay bastantes o muchos problemas de circulación, mientras que un 28,1% considera que hay algunos problemas para circular en vehículo privado en los alrededores de su domicilio. Se observan, sin embargo, diferencias notables según el lugar de residencia. En Barcelona es donde hay más personas, el 56,8% del total, que consideran que en sus alrededores hay bastantes o muchos problemas de circulación, mientras que este colectivo disminuye a medida que aumenta la distancia respecto a la ciudad central, situándose en el 25,6% en los municipios de la provincia de Barcelona que quedan fuera del ámbito metropolitano. Por el contrario, los individuos que consideran

que no hay ningún problema o que hay pocos problemas de tráfico evolucionan en el sentido contrario, y pasan del 53,7% en los alrededores provinciales al 16,0% en la capital barcelonesa.

Paralelamente, el análisis de este fenómeno según el tamaño del municipio muestra que está estrechamente relacionado con el volumen de residentes de cada localidad. A medida que aumenta el número de habitantes, también aumentan las dificultades de circulación, y en consecuencia la congestión es mucho más elevada en las ciudades maduras. Por este motivo, la proporción de personas que viven en ciudades grandes y que consideran que en su barrio y en los alrededores más inmediatos hay bastantes o muchas dificultades para circular es del 49,8% y se sitúa sólo siete puntos por debajo de la ciudad de Barcelona. En cambio, en los municipios más pequeños, la proporción de personas que consideran que no hay ningún problema o que hay pocos problemas en sus alrededores aumenta, y alcanzan un máximo de 66,5% en los pueblos con menos de 10.000 habitantes. Con todo, las personas que declaran que hay poca congestión o que la congestión en su entorno es nula se ha reducido, tanto en los municipios pequeños como en las grandes ciudades, sobre todo en las ciudades intermedias, donde ha pasado del 23,8% al 17,2% del total.

b) *Las dificultades para encontrar aparcamiento.* Además de los inconvenientes para circular, la dificultad para encontrar aparcamiento es otra de las cuestiones que menciona una buena parte de la población (tabla 21). Esta opinión, que comparten la mayoría de los residentes de la Región Metropolitana, hace que el 66,0% del conjunto de sus habitantes consideren que en su barrio y en su entorno cercano hay bastantes o muchos problemas para dejar el vehículo, mientras que un 13,8% adicional declara que hay algunos problemas para hacerlo. Sin embargo, el porcentaje de personas más críticas ha disminuido en el curso de los últimos cinco años en casi 6,5 puntos.

Como se trata de un problema que se intensifica a medida que aumenta el volumen y la densidad de población, donde hay un mayor nivel de personas descontentas es en Barcelona: el 78,1% de los ciudadanos declara que encuentra bastantes o muchos problemas para aparcar y sólo un 7,3% afirma que no tiene ninguna dificultad o que tiene pocas dificultades para dejar el vehículo. En consecuencia, aunque se mantiene en niveles elevados, el incremento de la distancia respecto a la ciudad central conlleva que los índices de crítica se moderen. Así pues, en la Primera corona metropolitana, un 68,0% afirma convivir con más dificultades para encontrar aparcamiento, y este porcentaje se reduce al 52,8% en la Segunda corona y baja al 35,4% en el perímetro provincial.

Uno de los factores que contribuyen a ello es que, en estas zonas, los municipios son de dimensiones más pequeñas. En los pueblos con menos de 10.000 habitantes, sólo un 16,6% de la población tiene bastantes o muchas dificultades para aparcar, y el 65,2% no tiene ningún o casi ningún problema para dejar el coche. Pero cuando aumenta el tamaño de los municipios, los problemas crecen y se acentúan especialmente a partir de los 50.000 habitantes. De esta manera, en las ciudades intermedias hay un 70,0% de los residentes que se quejan rotundamente por este motivo, porcentaje que se sitúa a poca distancia del mismo colectivo barcelonés.

c) *La contaminación ambiental.* Además de los problemas para circular y para encontrar aparcamiento, una fracción importante de la población está preocupada por los niveles de polución (contaminación ambiental y acústica) del lugar donde vive, aunque ha disminuido del 37,6% en el 2000 al 33,7% en el 2006 en el conjunto metropolitano (tabla 22). En Barcelona, ha aumentado el número de personas que están preocupadas por este tema: un 32,9% considera que hay algunos problemas de contaminación y un 47,4% encuentra que hay bastantes o muchos problemas. Estas proporciones también presentan unos valores elevados en la Primera corona, con un 41,6% y un 32,5% en cada caso. A pesar de ello, el porcentaje de individuos más críticos ha disminuido durante los últimos años. En el resto del territorio metropolitano, la percepción de la situación medioambiental mejora, aunque donde se registra el descenso más importante respecto a los problemas de polución es fuera de la Región: sólo un 16,1% de las personas se consideran muy críticas respecto a este tema.

6. Conclusiones

Las pautas de movilidad de la población de la Región Metropolitana de Barcelona están estrechamente condicionadas por las actividades que motivan los desplazamientos, pero también por las características territoriales y urbanas del lugar de residencia y por las infraestructuras y los servicios de transporte existentes en cada lugar. Hay que añadir a estos factores las particularidades individuales y familiares de cada persona.

En este sentido, se observa que la difusión territorial de las actividades de tipo residencial y económico y la creciente interdependencia del mercado de trabajo de la Región han ido acompañadas de una disminución del grado de autocontención laboral de los municipios metropolitanos, con un aumento de los desplazamientos interurbanos y un alargamiento de los viajes entre el domicilio de residencia y el lugar de trabajo.

El incremento de la distancia entre el hogar y el trabajo deriva en una mayor dependencia de los medios de transporte

motorizados para llegar al trabajo. En las zonas donde hay una buena cobertura de la red de transporte público, como en la ciudad de Barcelona y en los principales núcleos urbanos, esto se ha traducido en un uso más habitual de estos medios. A pesar de ello, donde hay deficiencias en relación con este tipo de servicios, como en los municipios más pequeños y en las zonas de la periferia metropolitana, se ha producido un aumento porcentual del uso del vehículo privado.

Por otro lado, la duración de la jornada laboral también influye en la distancia, la duración y el número de desplazamientos que las personas están dispuestas a hacer entre el hogar y el trabajo, que tienden a ser más elevados cuando se trabaja a jornada completa que cuando se trabaja a tiempo parcial. Al mismo tiempo, el tipo de jornada que se realiza también condiciona la elección del medio de desplazamiento para llegar al trabajo, de manera que las personas que trabajan a jornada completa suelen utilizar más el vehículo privado, mientras que las personas que trabajan media jornada son las principales usuarias del transporte público y las que más van andando.

Además, las pautas de movilidad también cambian en función de otras actividades cotidianas, como comprar alimentos, adquirir artículos de vestir y de calzado, ir de tiendas o realizar actividades de ocio y de tiempo libre. Igual que en el caso de los desplazamientos por motivo laboral, las poblaciones más grandes (como la ciudad de Barcelona y las capitales comarcales) tienen más capacidad de autocontención municipal respecto a sus residentes y, al mismo tiempo, ejercen una mayor fuerza de atracción sobre los habitantes de las localidades de su entorno. Sin embargo, se observa que las actividades que se realizan más a menudo tienden a hacerse más cerca del domicilio de residencia —como, por ejemplo, obtener alimentos frescos y envasados, ir al cine, salir de bares, ir a la discoteca o a comer en restaurantes. En cambio, otras actividades que son más esporádicas, como comprar artículos de vestir y de calzado, ir al teatro o visitar museos y exposiciones, suelen realizarse más lejos de casa, con una proporción importante de desplazamientos hacia las ciudades maduras y la capital barcelonesa. De esta manera, las distancias que hay que recorrer implican que los medios de transporte utilizados sean diferentes según los casos, con un aumento de los movimientos a pie cuando estas actividades se realizan cerca del domicilio de residencia y un incremento de los desplazamientos motorizados (sobre todo en vehículo privado) cuando tienen lugar en puntos más lejanos.

También se observa una diferenciación social de la movilidad según las características individuales y el contexto familiar de cada persona. Las variables principales que intervienen en este sentido son el sexo, la edad y el nivel

socioprofesional de las personas entrevistadas, pero también influyen el hecho de poseer un vehículo privado, las posibilidades de acceso cotidiano y autónomo a este medio y el hecho de tener un lugar para aparcar. En este sentido, el porcentaje más elevado de uso del vehículo privado se produce entre los hombres y las personas de edad intermedia; y en cambio, el transporte público o colectivo lo utilizan más las mujeres, las personas más jóvenes y la gente de edad más avanzada. Al mismo tiempo, estas personas también son las que se desplazan más a menudo a pie. El nivel profesional influye relativamente poco en la intensidad del uso del vehículo privado y en la proporción de movimientos que se hacen a pie; en cambio, la circulación en transporte público o colectivo es bastante más frecuente entre las categorías profesionales más bajas.

Por otro lado, los costes de la movilidad han aumentado durante los últimos años, tanto desde un punto de vista económico como temporal. Los gastos monetarios originados por los desplazamientos de la población han aumentado considerablemente en los últimos años, ya que han aumentado las distancias recorridas y los movimientos en vehículo privado. A pesar de ello, en las zonas donde es más fácil desplazarse andando y en los ámbitos donde hay más oferta de servicios colectivos, los gastos en transporte se reducen significativamente. La duración del tiempo medio de los desplazamientos también ha aumentado sensiblemente en el conjunto de la Región, y es más elevada entre las personas que viven en el centro metropolitano y entre los pasajeros del transporte colectivo. En cambio, los movimientos andando son los que requieren menos inversión en tiempo, ya que están relacionados con trayectos más cortos. Además, la duración del viaje hasta el trabajo determina el número de desplazamientos diarios que se hacen entre el hogar y el lugar de trabajo, que son más numerosos a medida que disminuye el tiempo que se invierte en el trayecto.

En este contexto, la percepción de los problemas causados por el transporte privado varía según la zona. Estos problemas se relacionan, sobre todo, con una mayor o menor densidad del tránsito, con el hecho de tener un lugar para poder aparcar y con el nivel de contaminación ambiental de cada ámbito, de manera que se obtienen respuestas más críticas en la ciudad de Barcelona y en los municipios con más densidad de población.

1 Véase la información sobre el contenido y la metodología de la Encuesta de condiciones de vida y hábitos de la población en el artículo introductorio de esta misma revista, que edita el Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona.

2 GINER, S. *Encuesta de la Región de Barcelona 2000*. Barcelona: Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona, Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona y Diputación de Barcelona, 2002.

Regió Metropolitana de Barcelona Territori·Estratègies·Planejament

1. Planejament estratègic i actuació urbanística

(Amb treballs de Jordi Borja, Josep Roig, Juli Esteban, Joan Busquets i Manuel Herce. *Maig 1991*)

2. Planejament i àmbit territorial

(Amb treballs de Juli Esteban, Lluís Casassas, Manuel Ribas i Amador Ferrer. *Maig 1991*)

3. Economia i territori metropolità

(Amb treballs d'Amador Ferrer, Oriol Nel·lo, Joan Trullén, Manuel de Forn i Josep M. Pascual. *Juliol 1991*)

4. Las grandes ciudades españolas: datos básicos

(Repertori estadístic realitzat per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona sota la direcció d'Oriol Nel·lo. *Juliol 1991*)

5. Barcelona: la ciutat central

(Amb treballs d'Anna Cabré, Marina Subirats, Alfredo Pastor i Manuel Ribas. *Setembre 1991*)

6. El fet metropolità: interpretacions geogràfiques

(Amb treballs de Jordi Borja, Juli Esteban, Josep Serra, Joan Eugeni Sánchez i Oriol Nel·lo. *Setembre 1991*)

7. Enquesta metropolitana de Barcelona (1990): primers resultats

(Informe realitzat per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona sota la direcció de Marina Subirats. *Desembre 1991*)

8. La residència secundària

(Treball realitzat per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona sota la direcció de Montserrat Pallarès i Pilar Riera. *Novembre 1991*)

9. Política de sòl i habitatge

(Amb treballs d'Agustí Jover, Joan Ràfols, Manuel Herce, Amador Ferrer i la Secció d'Estadística i Anàlisi Territorial de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. *Febrer 1992*)

10. Transport i xarxa viària

(Amb treballs de Maria Teresa Carrillo, Anna Matas, Pere Riera, Pelayo Martínez i Alfons Rodríguez. *Febrer 1992*)

11. Els espais no urbanitzats: medi natural, paisatge i lleure

(Amb treballs de Jordi Cañas, Josep M. Carrera, Rosa Barba, Margarida Parés, Carles Pareja, Ramon Arribas, Rosa L. García i Batis Ibaruren. *Abril 1992*)

12. La vertebració de la ciutat metropolitana

(Amb treballs de Joaquim Clusa, Miquel Roa, Amador Ferrer i Juli Esteban. *Abril 1992*)

13. La conurbació barcelonina: realitzacions i projectes

(Amb treballs de Juli Esteban, Amador Ferrer, Constantí Vidal, Antoni Nogués, Joaquim Suñer, Jordi Ferrer, Lluís Cantallops, Manuel Ribas, Estanislau Roca, Imanol Pujana i Francesc Peremiquel. *Juny 1993*)

14. La Regió Metropolitana en el Planejament Territorial de Catalunya

(Informe realitzat pel Servei d'Ordenació Urbanística de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, sota la direcció de Santiago Juan. *Desembre 1993*)

15. Els teixits edificats: transformació i permanència

(Treball realitzat per César Díaz, Amador Ferrer, Ramon García i Àngels Ulla. *Desembre 1993*)

16. La xarxa ferroviària: encaix urbà i impacte territorial

(Amb treballs de Juli Esteban, Jordi Prat, Jordi Julià, Robert Vergés, Robert Ramírez, Manuel Acero, Manuel Herce i José Aguilera. *Febrer 1994*)

17. El Vallès Occidental: planejament urbanístic i problemàtica territorial

(Amb treballs d'Oriol Civil, Manel Larrosa, Jordi Casso, Francesc Mestre, Pere Montaña, Ricard Pié i Batis Ibaruren. *Febrer 1994*)

18. La ciutat i la indústria

(Amb treballs d'Antoni Lucchetti, Narcisa Salvador, Javier Sáez, Amadeu Petitbó, Ezequiel Baró, Manel Villalante, Juli García, Oriol Nel·lo i Josep M. Alibés. *Juliol 1994*)

19. El Baix Llobregat: planejament urbanístic i problemàtica territorial

(Amb treballs de Josep Montilla, Miquel Roa, Joan-Antoni Solans, Javier Sáez, Miguel Durbán, Xabier Eizaguirre, Joan López i José Luis Flores. *Setembre 1994*)

20. Els espais oberts: parcs, rius i costes

(Amb treballs d'Àngel Simon, Joaquim Clusa, Albert Serratosa, Juli Esteban, Marià Martí i Jaume Vendrell. *Octubre 1994*)

21. El Vallès Oriental: planejament urbanístic i problemàtica territorial

(Amb treballs de Jordi Terrades, Josep Homs, Jordi Casso, Ramon Torra, Jordi Prat, Jordi Bertran, Joan López i José Luis Flores. *Novembre 1994*)

22. La ciutat i el comerç

(Amb treballs de Marçal Tarragó, Ricard Pié, Amador Ferrer, Josep M. Carrera, Josep M. Bros, Josep Llobet, Francesc

Mestres, Juan Fernando de Mendoza, José Ignacio Galán, Enric Llarch i Marisol Fraile. *Gener 1995*)

23. El Maresme: planejament urbanístic i problemàtica territorial

(Amb treballs d'Agapit Borràs, Montserrat Hosta, Sebastià Jornet, Pere Lleonart, Ramon Roger i Robert Vergés. *Febrer 1995*)

24. Mobilitat urbana i modes de transport

(Amb treballs d'Oriol Nel-lo, Manuel Villalante, Joaquim Clusa, Jacint Soler, Josep M. Aragay, Juli García, Miguel Àngel Dombritz i Ole Thorson. *Abril 1995*)

25. Enquesta metropolitana de Barcelona (1995): primers resultats

(Informe realitzat per l'Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona sota la direcció de Marina Subirats. *Setembre 1996*)

26. Les formes de creixement metropolità

(Amb treballs d'Antonio Font, Manuel de Solà-Morales, Josep Parceris i Maria Rubert de Ventós, Carles Llop, Josep M. Vilanova i Amador Ferrer. *Gener 1997*)

27. Las grandes ciudades españolas: dinámicas urbanas e incidencia de las políticas estatales

(Informe realitzat per Oriol Nel-lo. *Juliol 1997*)

28. Els 20 anys del Pla General Metropolità de Barcelona

(Amb treballs d'Albert Serratosa, Ricard Pié, Amador Ferrer, Fernando de Terán, Josep M. Huertas, Juli Esteban i Joan Antoni Solans. *Novembre 1998*)

29. L'habitatge a les àrees centrals

(Amb treballs de Juli Esteban, Josep M. Carrera, Amador Ferrer, Agustí Jover, Ricard Vergés i Borja Carreras-Moysi. *Febrer 1998*)

30. Indicadors estadístics municipals

(Informe realitzat pel Servei d'Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. *Setembre 1998*)

31. L'Alt Penedès: planejament urbanístic i problemàtica territorial

(Amb treballs d'Enric Mendizabal, Joaquim Clusa, Joan Rosselló, Jordi Casso, Albert Serratosa, Joan López i Joan Miquel Piqué. *Desembre 1998*)

32. L'urbanisme municipal a Catalunya

(Amb treballs d'Amador Ferrer, Joaquim Sabaté i Joan Antoni Solans. *Març 1999*)

33. La renovació urbana als barris fronterers del Barcelonès

(Amb treballs de Jaume Carné, Cèsar Díaz, Emili Mas, Antoni Nogués, Javier Ferrándiz, Jordi Ferrer i Àngela Garcia. *Març 2001*)

34. Enquesta de la Regió de Barcelona 2000: primers resultats

(Informe elaborat per l'Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, sota la direcció de Salvador Giner. *Octubre 2001*)

35. Estratègia Territorial Europea

(Amb treballs de Joan López, Joan Miquel Piqué, David Shaw i Alexandre Tarroja. *Febrer 2002*)

36. Ciutat compacta, ciutat difusa

(Amb treballs de Josep Maria Carrera, Josep Maria Carreras, Joan Antoni Solans, Salvador Rueda i Oriol Nel-lo. *Maig 2002*)

37. Grans aglomeracions metropolitanes europees

(Treball realitzat per Josep Serra, Montserrat Otero i Ernest Ruiz, del Servei d'Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. *Juny 2002*)

38. Els nous reptes de la mobilitat a la regió de Barcelona

(Amb treballs de Joan López, Francesc Robusté, Robert Vergés, Manel Larrosa, Jordi Prat i Juli Esteban. *Març 2003*)

39. Estratègies territorials a les regions catalanes

(Amb treballs d'Alexandre Tarroja, Juli Esteban, Jordi Ludevid, Joan Vicente, Francesc González, Josep Oliveras, Joan Vilagrassa i Joan López. *Juliol 2003*)

40. Estructura del mercat de treball

(Amb treballs de Joaquim Capellades i Mireia Farré, Juan Antonio Santana i José Luis Roig, Francesc Castellana, Antonio Bermejo, Rosa Mur i Joan Miquel Piqué, Narcisa Salvador i Jordi Arderiu. *Novembre 2003*)

41. L'ordenació del litoral català

(Amb treballs de Joan Busquets, Jordi Serra, Elisabet Roca, Joan Alemany, Amador Ferrer i Salvador Antón. *Juliol 2004*)

42. Las grandes ciudades españolas en el umbral del siglo XXI

(Informe realitzat per Oriol Nel-lo. *Setembre 2004*)

43. El urbanismo municipal en España

(Amb treballs d'Amador Ferrer i Manuel de Solà-Morales. *Juny 2005*)

44. Planificación de infraestructuras y territorio. El Arco Mediterráneo

(Amb treballs de Francesc Carbonell, Josep Báguena, Francesca Governa, Joaquín Farinós, Josep Vicent Boira i Jean-Claude Tourret. *Abril 2007*)

45. Polígons d'activitat econòmica: tendències de localització i accessibilitat

(Amb treballs de Carme Miralles-Guasch, Carles Donat, Àngel Cebollada i Frontera, Margarida Castañer, Antoni Ferran i Mèlich i Juli Esteban i Noguera. *Juny 2007*)

46. Habitatge i mobilitat residencial. Primeres dades de l'Enquesta de condicions de vida i hàbits de la població de Catalunya, 2006

(Informe realitzat per Carme Miralles-Guasch, Carles Donat i Jaume Barnada. *Setembre 2007*)

47. El repte del paisatge en àmbits metropolitans

(Amb treballs de Carles Llop, Francesc Muñoz, Enric Batlle, Fabio Renzi, Ramón Torra, Antoni Farrero, Víctor Ténez i Jaume Busquets. *Febrer 2008*)

48. La mobilitat quotidiana a Catalunya

(Amb treballs de Carme Miralles-Guasch, Laia Oliver Frauca, Obdúlia Gutiérrez, Joan Alberich González, Daniel Polo, Àngel Cebollada, Pilar Riera, Carme Bellet, Josep M. Llop, Antoni F. Tulla, Marta Pallarès-Blanch. *Juliol 2008*)

49. Temps i territori. Les polítiques de temps de les ciutats

(Amb treballs de Teresa Torns, Vicent Borràs, Sara Moreno,

Carolina Recio, Ulrich Mückenberger, Sandra Bonfiglioli i Luc Gwiazdzinski. *Desembre 2008*)

50. Aglomeracions metropolitanes europees

(Amb treballs de Josep M. Carreras, Montserrat Otero i Ernest Ruiz, del Servei d'Informació i Estudis Territorials de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. *Març 2009*)

Papers

51

Regió Metropolitana de Barcelona
Territori·Estratègies·Planejament